Los MEDIOS BLINDADOS en la Guerra Civil Española

Teatros de operaciones de ANDALUCÍA y CENTRO 36/39

AF EDITORES
ALCAÑIZ FRESNO'S EDITORES

Edita: AF Editores

C/Cromo, Parcelas 18 a 20 - Polígono Industrial San Cristóbal
47012 VALLADOLID (España) - Ap. de Correos n.º 2038
Tfno.: 983 20 69 28 / 983 39 05 83 / 983 21 31 41
Fax 983 39 53 36 / 983 21 26 76
E-Mail: quiron@alcanizfresnos.com
http://www.libromedia.com/quironediciones

Editor: Carlos Fresno Crespo

Director artístico: Luis Fresno Crespo

Autor:
Artemio Mortera Pérez
Ilustradores
Luis Fresno Crespo - Julio López Caeiro

Equipo editorial
Diseño y maquetación: Carlos Fresno de Vega
Tratamiento fotográfico: Diego Hernández Buzón

Colecciones Fotográficas
Archivo «Canario» Azaola, Archivo Editorial, Francisco A. Marín, José María Mata
Archivos particular del autor, Archivo Juan Arráez Cerdá, Agustí Centelles,
Fondo Fotográfico Martín Santos Yubero (Madrid),
Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares),
Servicio Histórico Militar (Ávila), Bundesarchiv (Coblenza),
Biblioteca Nacional (Madrid), SHYCEA (Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire),
Archivo del PCE, Archivo CNT-FAI/ SIIG,

© 2009 Alcañiz Fresno's, S.A.

ISBN: 978-84-96935-11-2
Depósito Legal: VA-50/ 09

Diseño, maquetación e impresión:

alcañiz fresno´s s.a.
C/ Cromo, P. 20
Polígono Industrial San Cristóbal - 47012 Valladolid (España)

Encuadernación
San Cristóbal Encuadernaciones, S.A. - C/ Cromo, P. 18 y 19
Polígono Industrial San Cristóbal - 47012 Valladolid (España)

Los MEDIOS BLINDADOS en la Guerra Civil Española

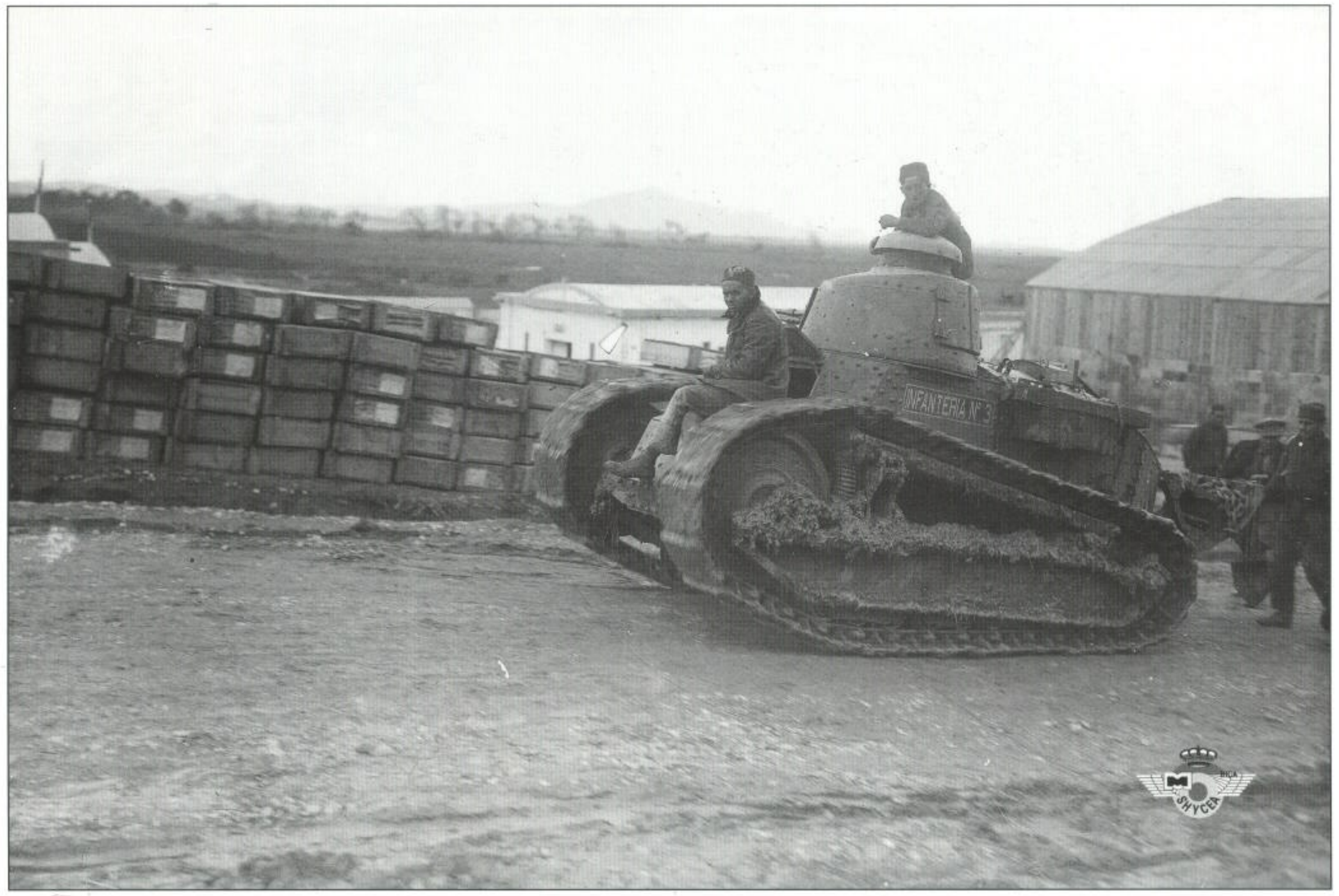
Teatros de operaciones de ANDALUCÍA y CENTRO

36/39

Artemio Mortera Pérez
Ilustraciones
Luis Fresno Crespo* y *Julio López Caeiro

AF EDITORES
ALCAÑIZ FRESNO´S EDITORES

alcañiz fresno´s s.a.



El Renault FT.17 n.º 3 fue uno de los componentes de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería, con la que entró en combate el 18 de marzo de 1922, resultando seriamente dañado. (SHYCEA.)

Antecedentes

En julio de 1936, al sobrevenir el Alzamiento que después evolucionaría en cruenta guerra civil, el Ejército español disponía de tres unidades blindadas:

Regimiento Ligero de Carros de Combate de Infantería n.º 1 (coronel don Ángel Cuadrado Garcés), con sede en los Cuarteles del Pacífico (Madrid). Su plantilla era de dos batallones de dos compañías a tres secciones pero, en la realidad, solamente contaba con una sección de cinco carros Renault FT.17.

Regimiento Ligero de Carros de Combate de Infantería n.º 2 (coronel don Antonio Civera Ayxemús), con sede en el Campamento de San Gregorio (Zaragoza). Su plantilla, semejante a la del anterior, era de dos batallones de dos compañías a tres secciones pero, al igual que aquel, sólo disponía de una sección con cinco carros Renault FT.17.

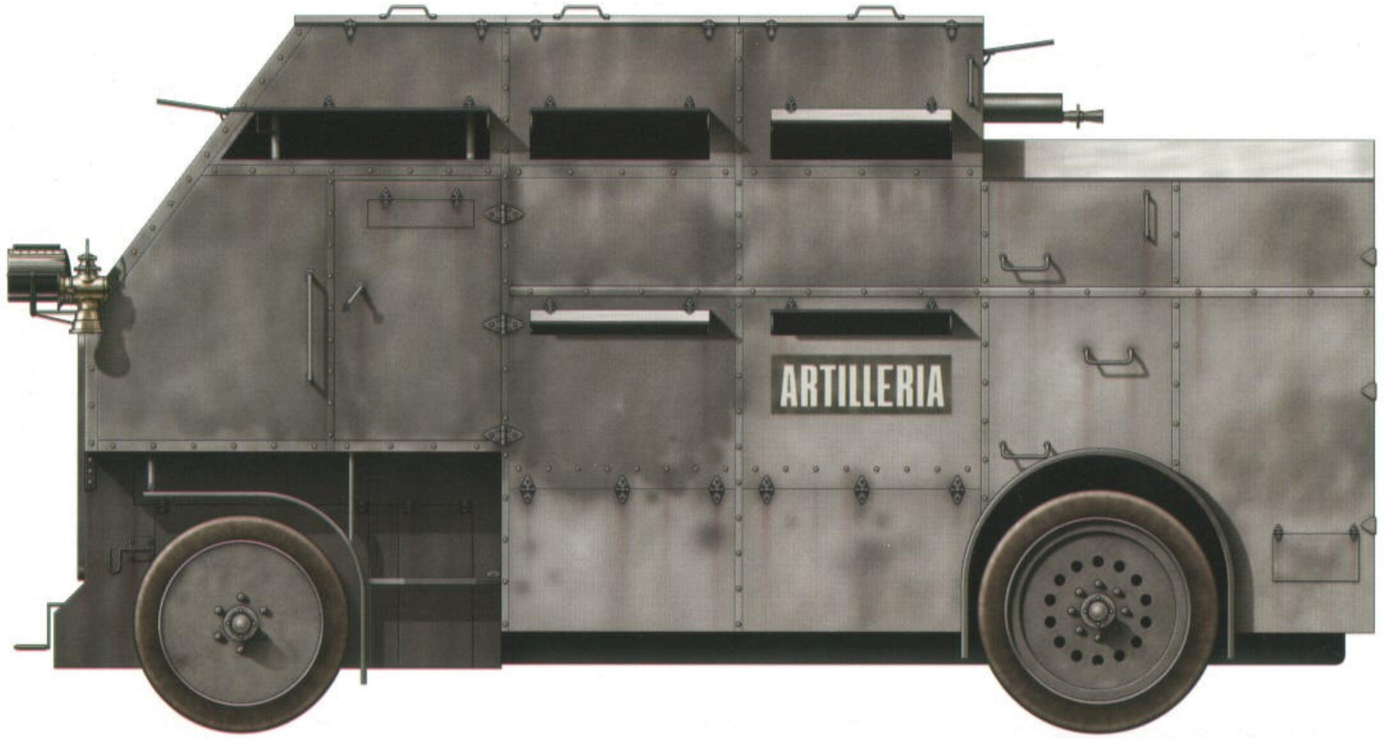
Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería (comandante don Teodulfo Gil Tejerizo), con sede en Aranjuez, con dos escuadrones y un total de veintiocho blindados en plantilla, aunque lo cierto es que no tenía completo siquiera un escuadrón, pues apenas disponía de una docena de los llamados *Carros Blindados Bilbao*.

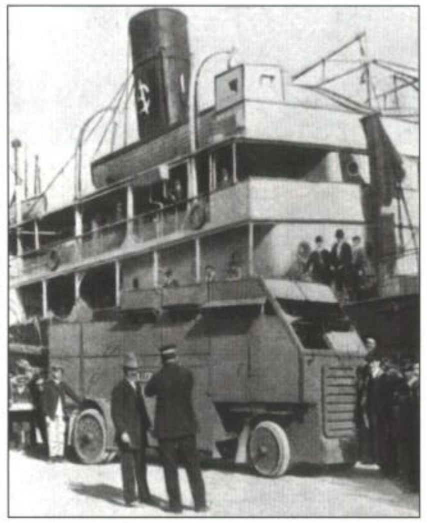
Aparte de estas unidades había dispersos algunos vehículos acorazados en diferentes establecimientos militares. Así, se disponía de otros cinco Renault FT.17, supervivientes de la guerra de Marruecos, de los cuales cuatro se encontraban pendientes de "gran reparación", de hecho, irrecuperables –uno de ellos en la Fábrica de Artillería de Sevilla y los restantes en diferentes Maestranzas de Artillería– y el quinto en la Escuela Central de Tiro, en el Campamento de Carabanchel (Madrid), al parecer, en unión de un carro Fiat.3000A Mod. 1921, adquirido en su día para someterlo a evaluación.

Igualmente habían sobrevivido los seis Schneider CA.1 Mod. 1916, de Artillería, utilizados asimismo en la campaña de Marruecos, cuatro de los cuales se hallaban en el Parque de Artillería de Madrid y los otros dos –inútiles en la práctica– en la Escuela de Automovilismo Pesado de Segovia.

Se contaba también con cuatro carros Trubia A4, de producción nacional, en bastante mal estado, tres de los cuales habían sido asignados al Regimiento «Milán» n.º 32, de guarnición en Oviedo, "para experiencias" –aunque, lo cierto, es que se trataba de un destino "a extinguir"–, mientras el cuarto permanecía en la factoría de Trubia y, por último, varios regimientos de Infantería, Artillería e Ingenieros contaban con algunos "camiones protegidos" supervivientes de la campaña del Riff o alguno más moderno, como los cuatro *Blindados Ferrol* construidos sobre camiones Hispano Suiza 30/40 por iniciativa del Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, de guarnición en esa plaza.

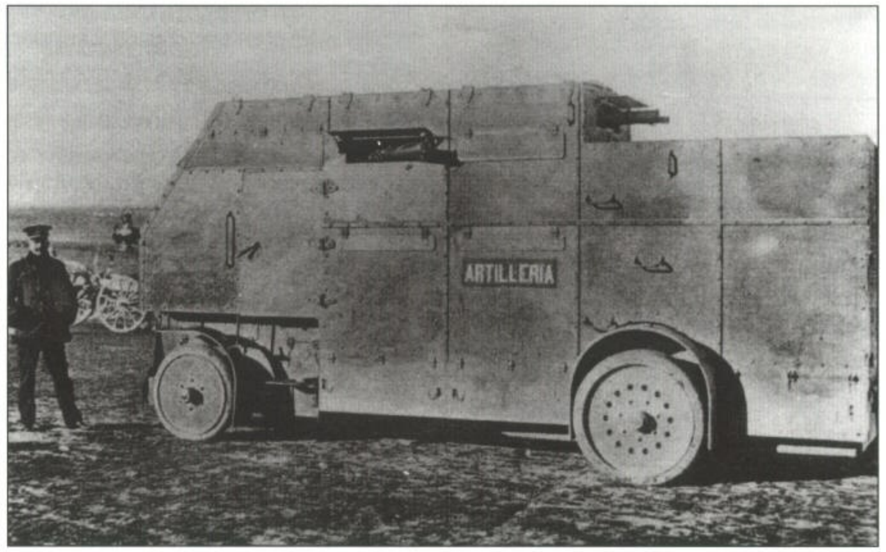
Por su parte, las Fuerzas de Orden Público disponían de cerca de una treintena de *Carros Blindados Bilbao*, asignados a los Grupos de Asalto del Cuerpo de Seguridad y de algún autoametralladora *Oteyza*, modelo del que la Guardia Civil había encargado cuatro unidades a





17 de enero de 1912. El Schneider-Brillié matriculado Artillería n.º 15, primer vehículo blindado del Ejército español, recién desembarcado en Melilla.
Ilustración: Julio López Caeiro.

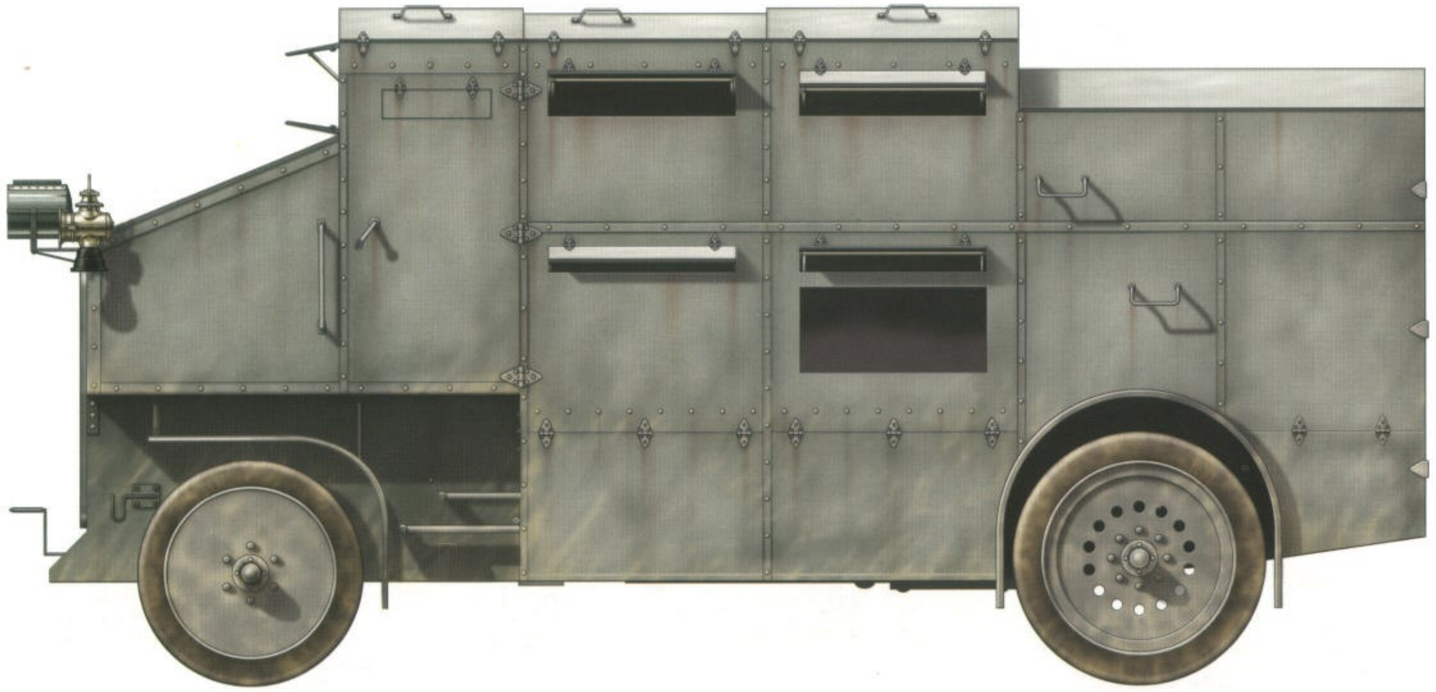
El camión blindado Schneider-Brillié n.º 15 fue armado en España con dos ametralladoras Maxim de 7 mm. que podían montarse indistintamente en cualquiera de los cuatro soportes internos de que fue provisto. (Francisco A. Marín.)



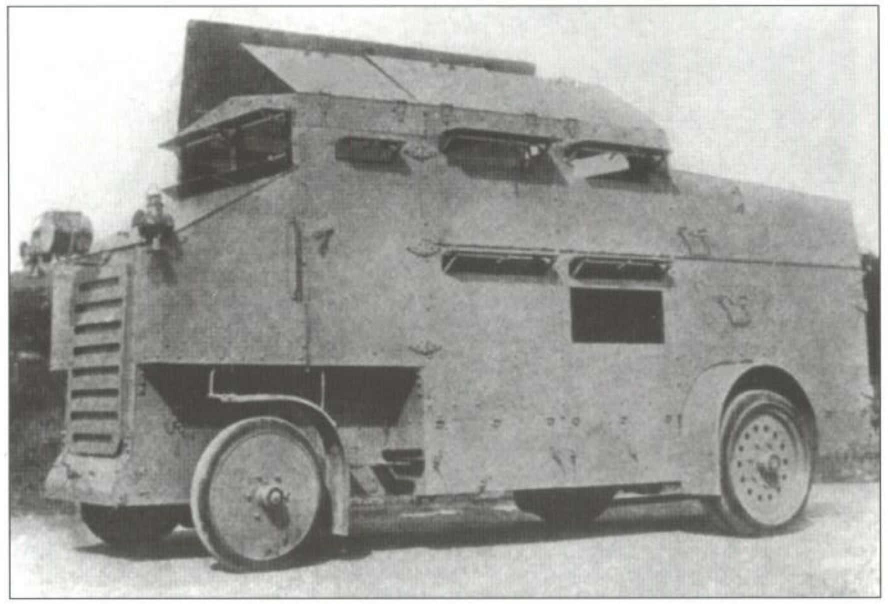
finales de 1934 sin que se tenga la certeza de cuántas llegaron a ser finalmente entregadas. Había además algún Hispano Suiza MC.36, vehículo proyectado y construido por esta firma probablemente con la idea de optar al equipamiento de la Guardia de Asalto y preterido a favor del *Bilbao*.

Todos estos ingenios –salvo los últimos camiones blindados citados– procedían de los primeros intentos por dotar a nuestras Fuerzas Armadas de un componente acorazado acorde con los tiempos. Sin embargo, por unas u otras razones, tales intentos fueron fracasando hasta llegar al estallido de la guerra civil en la precaria situación que se ha reflejado: pocas unidades, con su orgánica incompleta hasta el ridículo y con sus medios –salvo la citada excepción– en estado achacoso, pese a lo cual fueron empleados en la contienda, dentro de sus pobres posibilidades, a falta de cosa mejor.

Ya con anterioridad a la I Guerra Mundial y apenas nacido el transporte automóvil en el Ejército español se sintió la necesidad de disponer de ingenios blindados que pudieran desempeñar su cometido bajo el fuego enemigo. En 1908 y en virtud de la aprobación de un crédito de 160.000 pesetas a tal efecto, el arma de Artillería adquirió cinco vehículos –dos camiones S.A.G. (*Suddeutsche Automobilfabrik Gaggenau*), dos camiones Schneider-Brillié y un coche Berliet, todos ellos con motor de 40 c.v.–, que fueron los primeros para el transporte de material de que dispuso nuestro Ejército[1]. En agosto de 1909, cuando aún no había transcurrido un año de su compra, se enviaban a Melilla los camiones S.A.G. números 6 y 7 para ser empleados en operaciones, obteniendo su actuación tal éxito que inmediatamente se propuso la constitución de dos "agrupaciones", una, con tres camiones S.A.G., para Melilla y otra, con tres Schneider-Brillié, para Ceuta, propuesta que fue aceptada arbitrándose el 6 de noviembre de 1909 los fondos oportunos para comprar dos nuevos S.A.G. y dos Schneider con los que disponer de los vehículos necesarios sin privar de ellos a la Escuela de Automovilismo Pesado de Artillería que se había creado a finales de 1908. Atendiendo a peticiones del General en Jefe del Ejército de Operaciones en Melilla, que había advertido su necesidad, se pidió a la firma Schneider que uno de los camiones fuera blindado. Por lo visto, era el primer encargo de este tipo que recibía la empresa francesa por lo que no fue capaz de cumplir los plazos previstos en el contrato, retrasándose su entrega hasta el 25 de junio de 1910. El blindado Schneider-Brillié recibió en España el número 15 y, tras cumplir un periodo de pruebas e instrucción, fue enviado a Melilla en enero de 1912, entrando en acción casi inmediatamente, evacuando heridos, escoltando convoyes o aprovisionando los puestos avanzados. El buen resultado de este primer blindado propició que el 3 de marzo de 1911 se encargara a la firma francesa un segundo vehículo del mismo tipo, que fue entregado en septiembre. Se le asignó el número 19, siendo igualmente enviado a Marruecos, donde desempeñó similares cometidos a los de su antecesor.



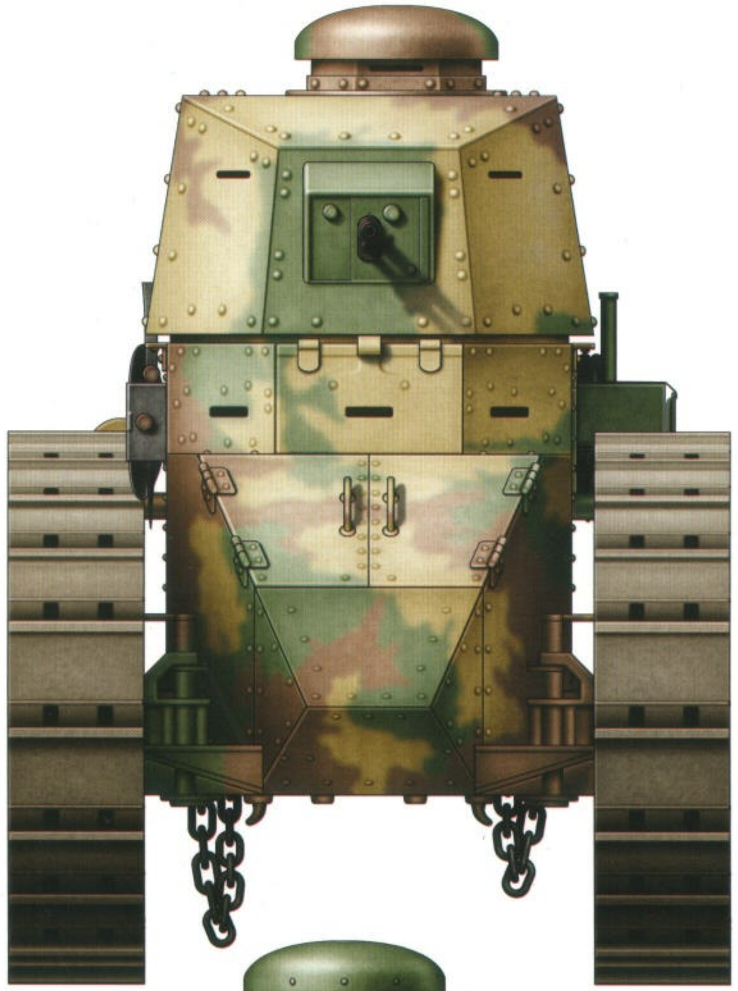
El camión blindado Schneider-Brillié n.º 19 –segundo en llegar a España– difería del n.º 15 por presentar su frontal un escalón entre la cámara de combate y el vano motor en lugar del blindaje corrido de este último.
Ilustración: Julio López Caeiro.

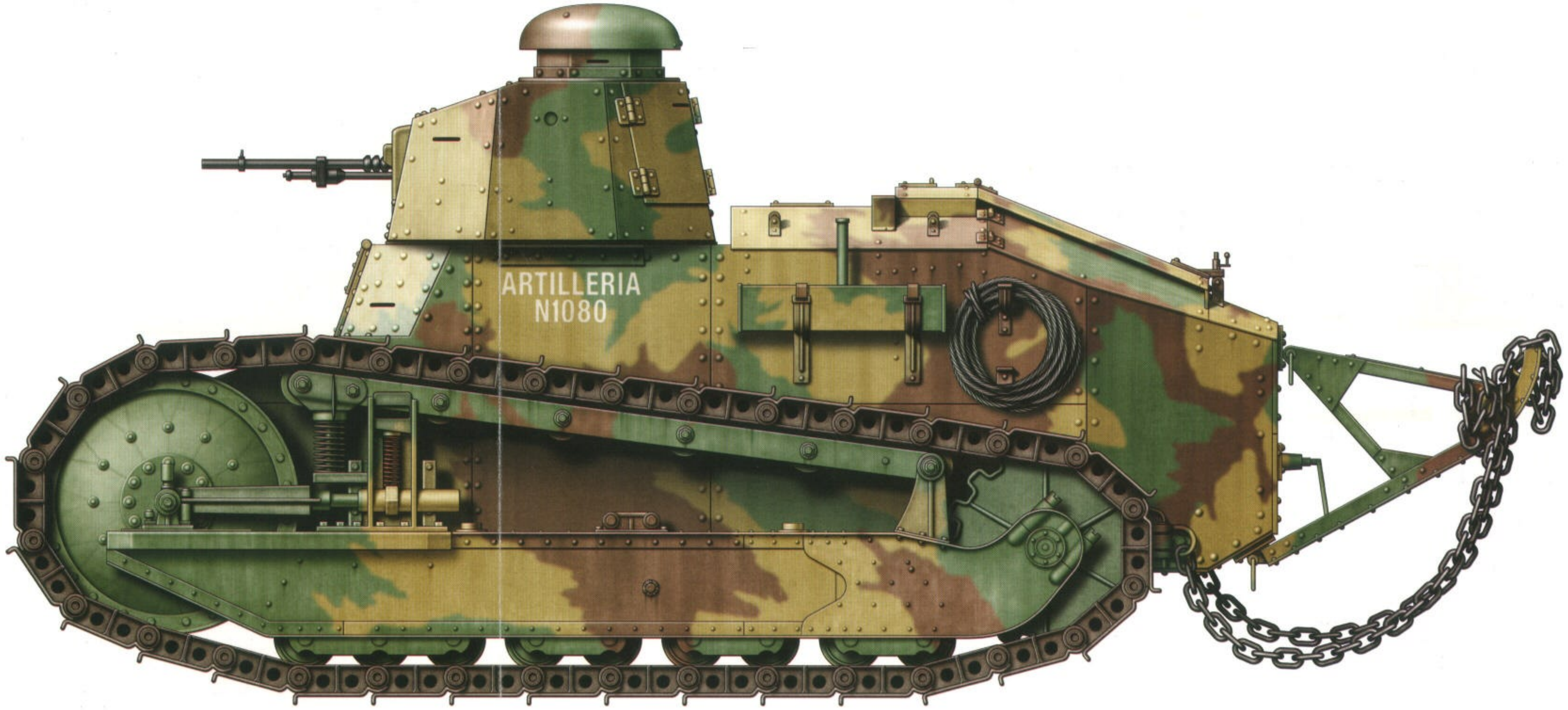


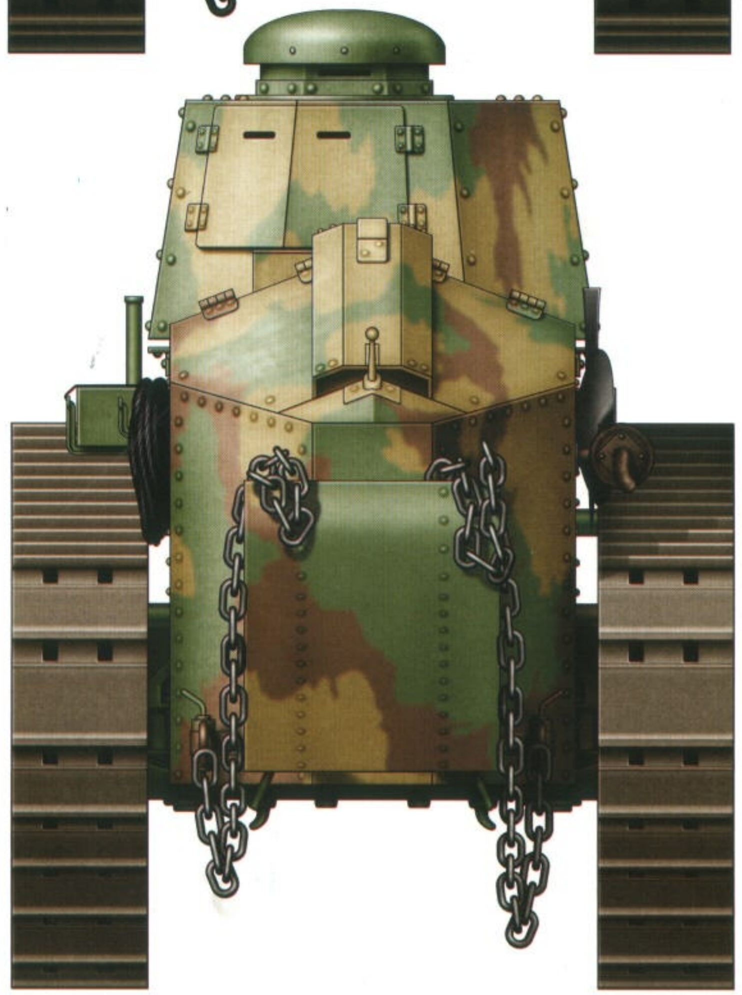
Tras este principio prometedor, vino un paréntesis impuesto por la I Guerra Mundial, durante la cual se vieron ralentizadas las operaciones en Marruecos, lo que no quiere decir que nuestros militares no observaran con la máxima atención lo que estaba sucediendo en Europa, asistiendo expectantes a la aparición en los campos de batalla de las nuevas armas que habrían de revolucionar el arte de la guerra. En consecuencia, apenas finalizada la Guerra Europea, se impartieron instrucciones a nuestros Agregados Militares en Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia para que iniciaran las oportunas gestiones tendentes a la adquisición inmediata de carros de combate. Pero estos ingenios, que hoy pueden parecernos tan comunes, tenían entonces el estatus de "arma secreta" y su tecnología –pese a que los utilizados en la contienda habían quedado ya superados– se guardaba celosamente fuera del alcance de potencias extrañas. Nada tiene, por tanto, de particular que las citadas gestiones de com-

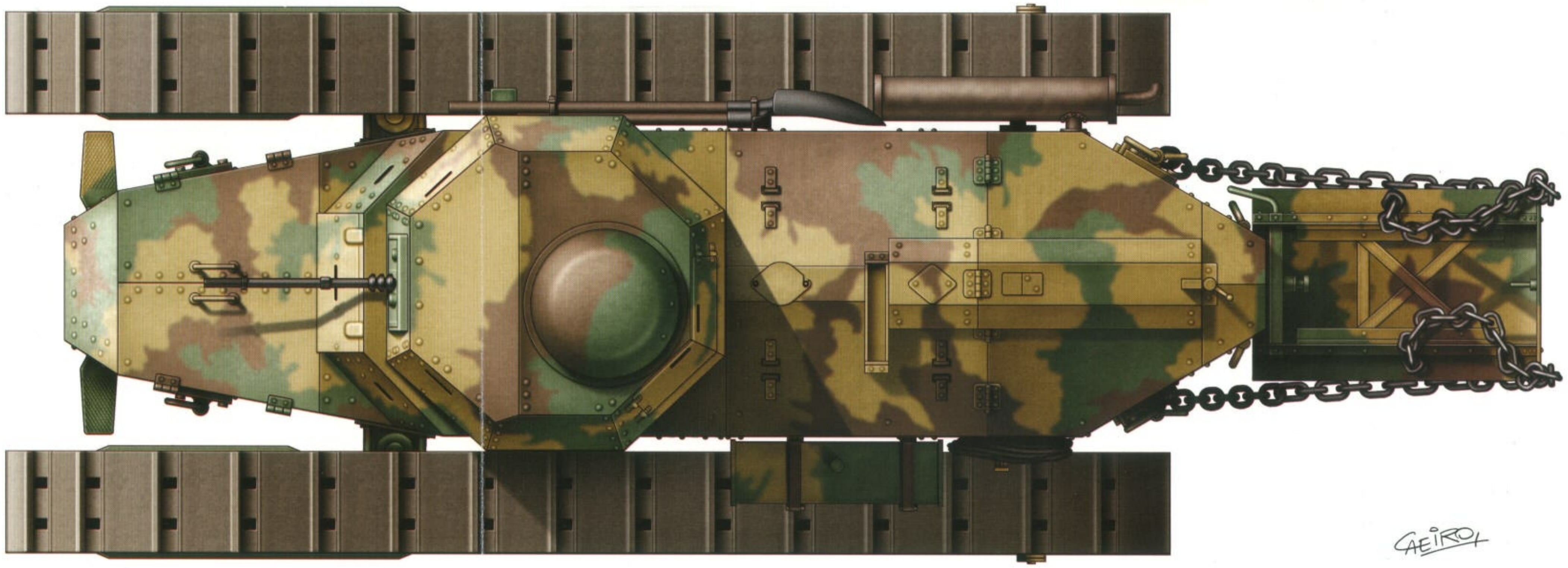
---

[1] En lo que se refiere exclusivamente a vehículos de carga, pues el arma de Ingenieros ya disponía de automóviles para las "comunicaciones rápidas" desde 1903, hallándose desde 1906 a cargo del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones Militares.

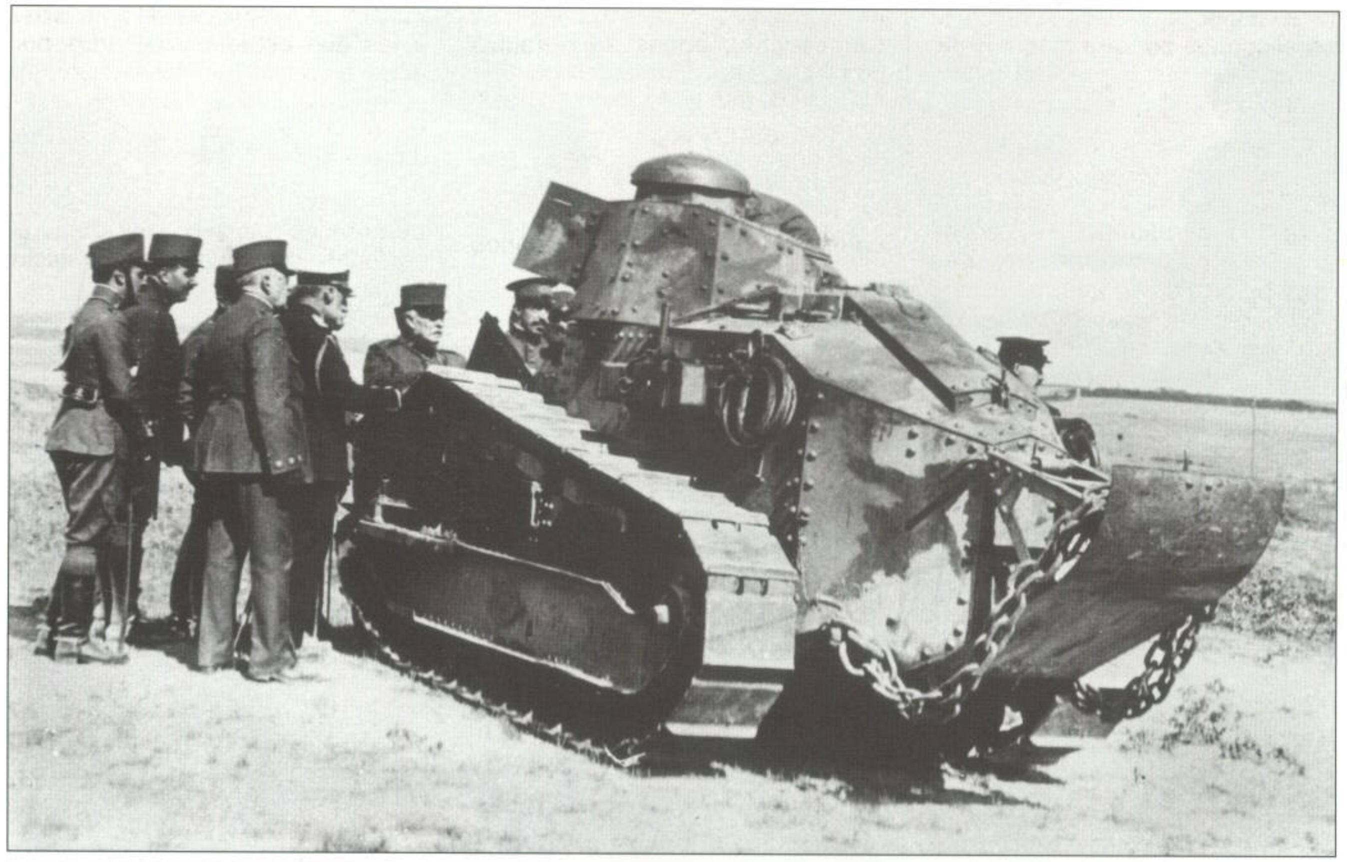



ARTILLERIA
N1080

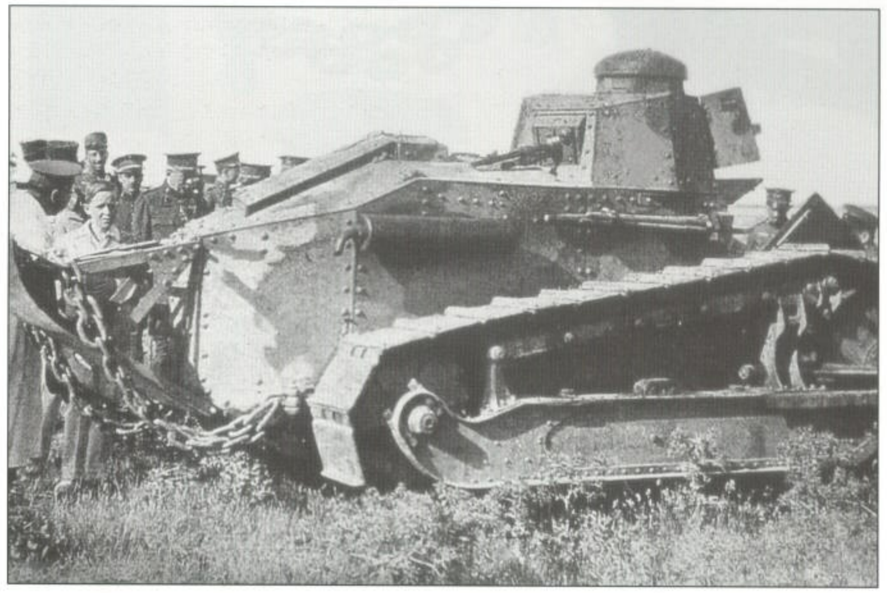




CAEIRO



Polígono de Experiencia de Carabanchel, 25 de junio de 1919. Un grupo de militares españoles, entre los que se encuentra el propio rey Alfonso XIII, examinan con curiosidad el primer Renault FT.17 llegado a España. (Vía Francisco A. Marín.)



Otro aspecto de la presentación oficial en Carabanchel del primer carro FT.17 llegado a España. Se aprecia perfectamente la torre de planta poligonal que montaba. (Vía Francisco A. Marín.)

pra se saldaran con otros tantos fracasos. En Inglaterra parece que fue el propio Winston Churchill, a la sazón ministro de la Guerra y del Aire, quien transmitió personalmente la negativa, alegando que su venta ya había sido rehusada a países aliados, lo que dejaba en el aire el que con más motivo habría de negarse a España, cuya neutralidad durante la contienda no contribuía a hacernos particularmente gratos a los británicos; en los Estados Unidos, la firma Ford ni siquiera respondió a las propuestas; sólo Francia pareció propicia a satisfacer los deseos españoles, fijando los precios a que estaría dispuesta a suministrarnos carros Renault FT.17 (FT: *Faible Tonnage*) en 56.700 francos, para los vehículos que montaran cañón, y 52.500, para los armados sólo con ametralladora. Fruto de estas gestiones fue la llegada a España el 23 de junio de 1919 (cuando aún estaban redactándose las cláusulas del Tratado de Versalles) del carro Renault número de fabricación 68.352 que fue exhibido dos días más tarde en el Polígono de Experiencias de Carabanchel ante S.M. el Rey don Alfonso XIII; acto del que daban cumplida noticia diferentes periódicos de la época, señalando alguno de ellos[2] que se trataba de un regalo personal al monarca por parte la firma Renault. No era así; la compra del vehículo había sido gestionada a través de la Comisión de Experiencias de Artillería por lo que tal Arma, considerándoselo asignado estampó el rótulo ARTILLERÍA en los costados de la barcaza. Sería por poco tiempo, pues muy pronto fue destinado a la Sección de Infantería de la Escuela Central de Tiro. Dicho FT.17 tenía la torre de planta octogonal tipo Renault[3], armada con una ametralladora Hotchkiss de 8 mm. que inmediatamente le fue sustituida por otra máquina del mismo tipo y marca pero del calibre 7 mm. reglamentario en España.

El carro causó tan buena impresión en los mandos españoles que el 13 de agosto, a veinte días de su recepción, se autorizaba el oportuno crédito para adquirir otros diez ingenios similares de los que dos irían armados con cañón de 37 mm. y el resto con ametralladoras. Sin embargo, el Gobierno francés, presionado tal vez por sus aliados británicos y norteamericanos, mudó radicalmente de postura, denegando la venta de los mismos.

La situación cambió de nuevo en 1921 con el descalabro sufrido por nuestro Ejército en Annual. A los franceses les convenía que éste controlara firmemente el protectorado español, como valladar para la defensa del suyo, autorizando en agosto la venta a España de once carros de combate Renault FT.17 –uno en versión de comunicaciones T.S.H., sin armamento, y diez armados con ametralladoras– y seis carros Schneider C.A.-1[4] –cuyo armamento consistía en un cañón de 75 mm. y dos ametralladoras– solicitados para contribuir a la superación de la crisis militar en Marruecos.

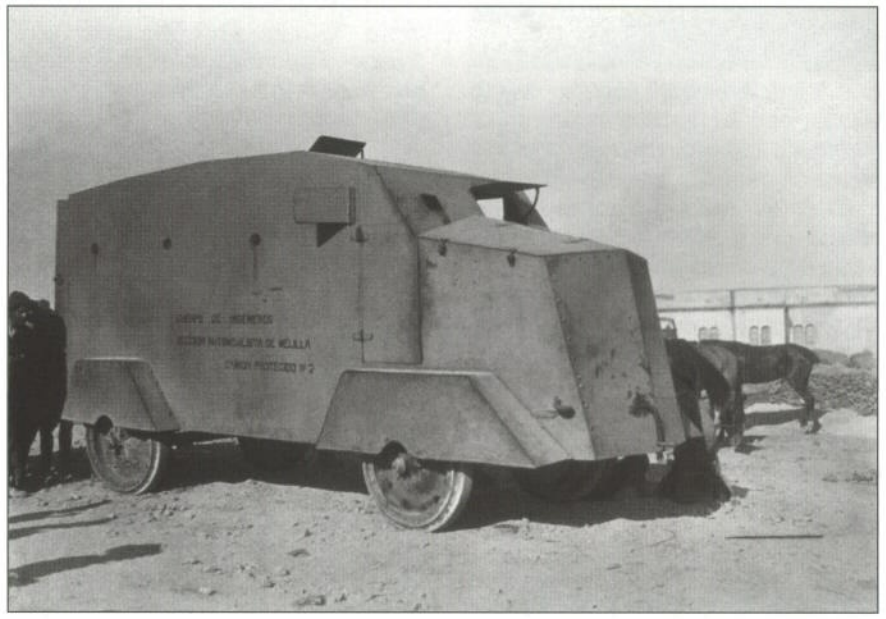
Los Renault, que llegaron a España el 17 de diciembre, fueron enviados a la Sección de Infantería de la Escuela Central de Tiro, en Carabanchel, donde se organizó con ellos una compañía con una Plana Mayor a la que se incorporó el carro de mando y comunicaciones –que recibió el número 1–, dos secciones a cinco carros y una Sección de Tren y Taller con una camioneta Ford, doce camiones portacarros Renault FU de 7 Tm., dos camiones cisterna Hispano Suiza, un camión taller y un automóvil rápido para mando.

Por su parte, la Comisión de Experiencias de Artillería organizó con los Schneider una batería "en pie de guerra" que contaba con los seis carros, seis tractores Latil, seis plataformas porta-carros, dos tractores Pavesi para remolque de municiones, un camión taller, un carro aljibe, cuatro carros para municiones y una motocicleta.

En septiembre de 1921 iniciaba la Comandancia de Melilla las operaciones para recuperar las posiciones perdidas con ocasión del llamado "desastre de Annual". Ahora, tras el descalabro y el sacrificio de las columnas masacradas por los rifeños, todos aquellos refuerzos, aquellos medios, que reiterada y cicateramente se les habían venido escatimado, parecían pocos para restablecer la situación a su estado inicial, siendo en esta línea de potenciamiento de las unidades que se enviaban a Marruecos en que puede encuadrarse la adquisición de los carros de combate franceses mas, considerando su número insuficiente y recordando el buen papel jugado por los camiones blindados ensayados hacía una década, se solicitó al mismo tiempo de las Armas de Artillería e Ingenieros, a las que estaban asignados por aquel entonces los medios automóviles disponibles, el suministro de camiones blindados para el Ejército de África.

En respuesta a tal solicitud, el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, de Ingenieros, dio inicio al estudio y construcción de los que se conocerían como "camiones protegidos", siendo los primeros de ellos los realizados sobre los chasis de un camión cisterna Nash-Quad de 32 c.v. matrícula ATM 195, que pasaría a ser designado "Camión Protegido n.º 1" y de un Federal B3 de 29 c.v., –"Camión Protegido n.º 2", matrícula ATM 1301– que serían remitidos a Melilla en el mes de agosto. El día 22 entraban en combate en Casabona, quedando agregados al servicio de protección de convoyes. El número 2 sería víctima de una emboscada el día 31 en la carretera de Ixmoart, quedando inmovilizado en una zanja, en la que resultó muy dañado[5], aunque posteriormente sería reconstruido. El 29 de noviembre llegaban a Melilla los Nasch-Quad ATM 1301 –"Camión Protegido" n.º 3– y ATM 1302 –"Camión Protegido" n.º 4–, que participarían junto con el superviviente n.º 1 en la toma de Zaio y en operaciones en Tikermin.

Entretanto, en noviembre de 1921 se habían recibido, igualmente, en Melilla[6] tres coches blindados preparados por la Maestranza de Artillería de Madrid a resultas del requerimiento de que fuera objeto. Se trataba de tres automóviles Landa de 15 c.v., que recibieron las matrículas ARM 221, 222 y 224, blindados con chapas de acero de 5 mm. de grosor[7], siendo inmediatamente empleados en la ocupación de Ras Medua –en donde resultaron



Camión protegido n.º 2 en su configuración original. Había sido realizado por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones de Ingenieros sobre el chasis de un camión Federal B3, recibiendo la matrícula ATM 1301.

---

[2] «**Blanco y Negro**», n.º 1467 de 29 de junio de 1919.

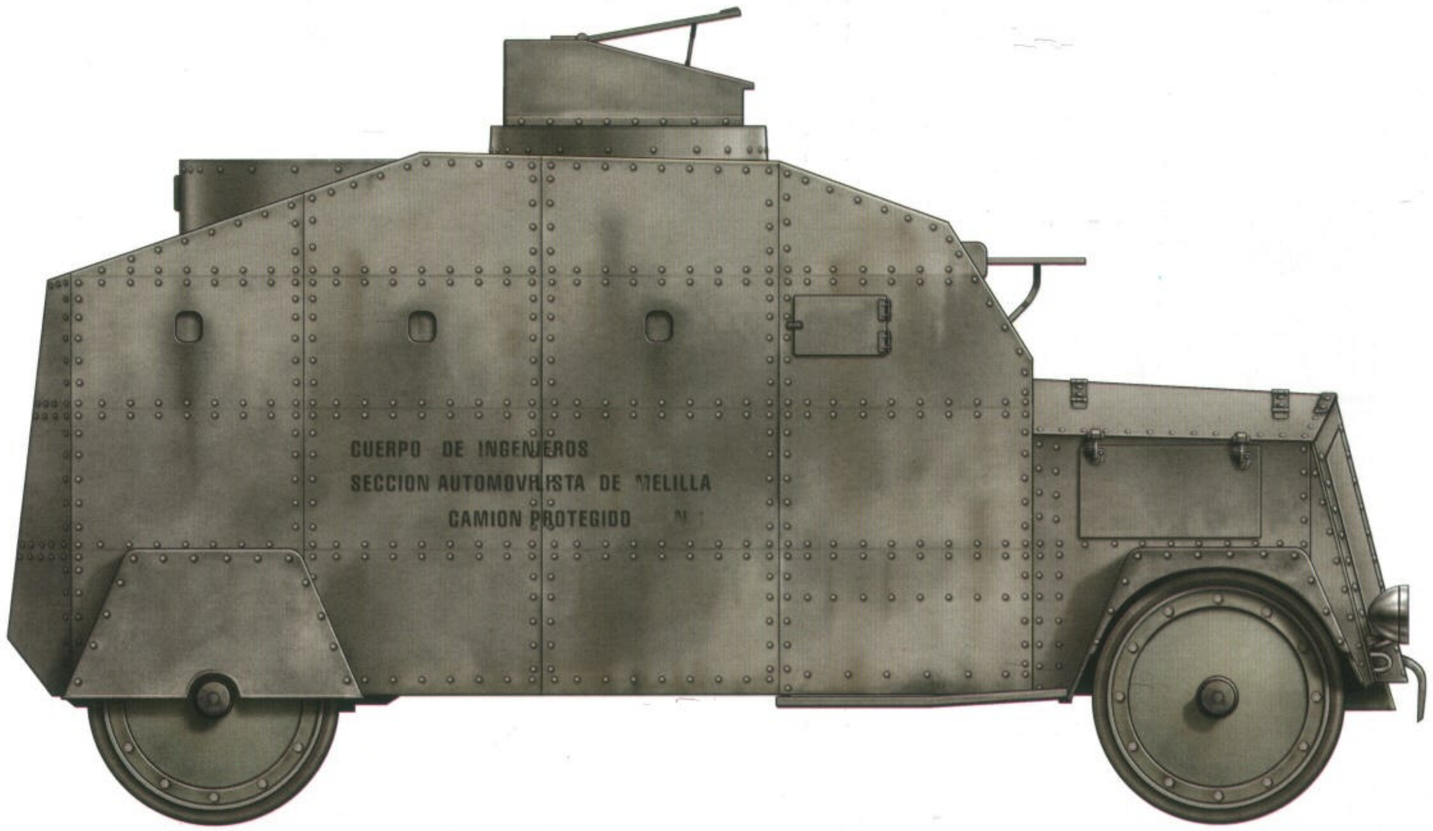
[3] Fue el único carro con este tipo de torre que llegó a España antes de la guerra. Los adquiridos posteriormente montaban la torreta troncocónica tipo Berliet.

[4] La compra de estos últimos se dispuso por R.D. de 16 de septiembre de 1921.

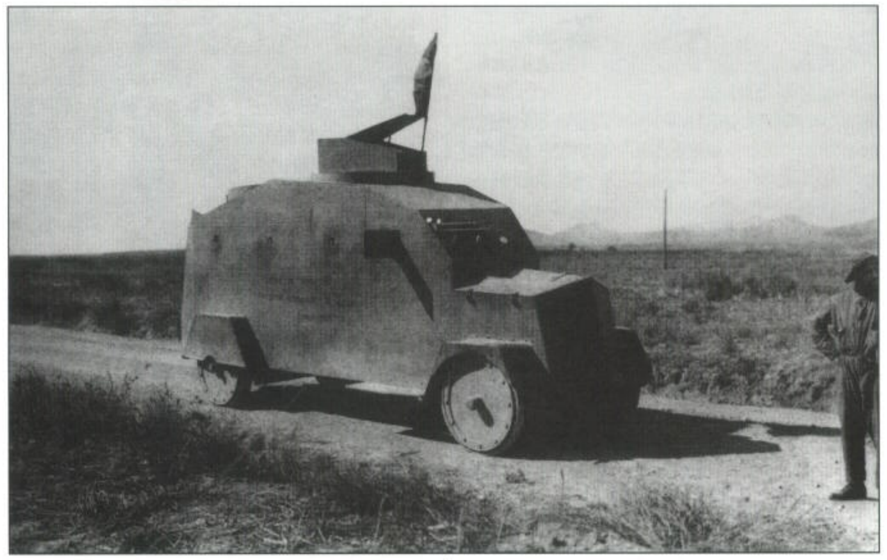
[5] En el incidente pereció el cabo conductor Sebastián Montaner. Al soldado Manuel Beato Guerra le fue concedida la Medalla Militar Individual por los méritos contraídos en el auxilio a este blindado.

[6] El día 5 de noviembre el primero de ellos y el 17 los otros dos.

[7] Se exigía que resistieran impactos de fusil a menos de 200 metros. En pruebas efectuadas en Rostrogordo, los aguantaron a menos de 100 metros.

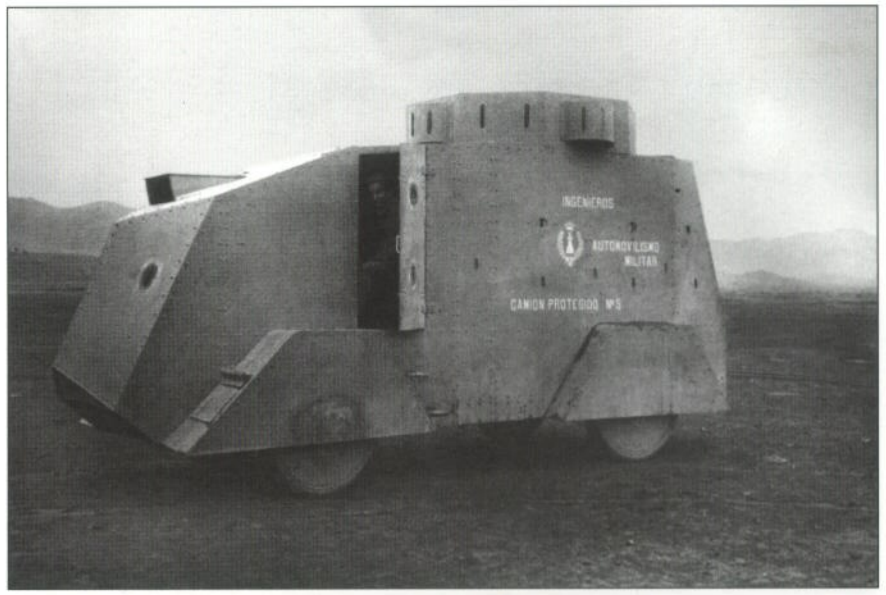


Camión protegido n.º 1 realizado por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones de Ingenieros sobre el camión cisterna Nasch-Quad matrícula ATM 195.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



averiados dos de ellos– y Batel. Continuarían utilizándose en operaciones, pese a que un informe emitido antes de finalizar el mes por el capitán jefe de la Sección de Camiones Blindados resaltaba sus deficiencias –blindaje escaso, debilidad de las ballestas traseras, fragilidad de las ruedas... fundamentalmente–, finalizando con la siguiente conclusión: "...*Como el tipo construido por el Centro Electrotécnico es muy superior al Landa, éste no debe emplearse*". El Landa n.º 2 resultaría inutilizado y abandonado en Imehachen a principio de febrero de 1922, rescatando el día 4 la Policía Indígena su blindaje, del que hizo entrega en la posición del Zoco de el Had. De la Península llegó un cuarto Landa, que ya estaba operando a mediados febrero, pero en la práctica cada acción que efectuaban suponía su paso a continuación a talleres por lo que fue abandonándose su empleo en favor de los camiones protegidos de Ingenieros, siguiendo el consejo del informe anteriormente citado. Con la supresión del blindaje a los tres Landa supervivientes, para utilizarlos como automóviles normales, concluía la participación del Arma de Artillería en lo que a este tipo de vehículos se refiere.

Como quiera que creciera la demanda de aquellos, el Centro Electrónico y de Comunicaciones se vio obligado a continuar blindando camiones independientemente del modelo que fuera y, así, sus "Camiones Protegidos" números 5 y 6 fueron dos Benz ET3 de 45 c.v. que recibieron las matrículas ATM 1304 y ATM 1305 y fueron enviados a Melilla el 3 de enero de 1922, entrando en acción el día 8. El 4 de abril, el vapor «*J.J. Sister*» descargaba en el muelle de Melilla los "Camiones Protegidos" números 7 y 8 que había tomado a bordo en Málaga. Se trataba de los Nasch-Quad ATM 1306 y ATM 1307, que acudían en refuerzo de los anteriores. Su actuación puede considerarse muy positiva, como prueba el que a la Sección de Blindados del Centro Electrotécnico le fuera concedida la Medalla Militar Colectiva el 12 de enero de 1923 y que el Comandante General de Melilla, solicitara en marzo la incorporación de otros once camiones, así como la decisión, tomada en marzo de 1922, de crear una nueva Sección de Blindados para la Comandancia de Ceuta.

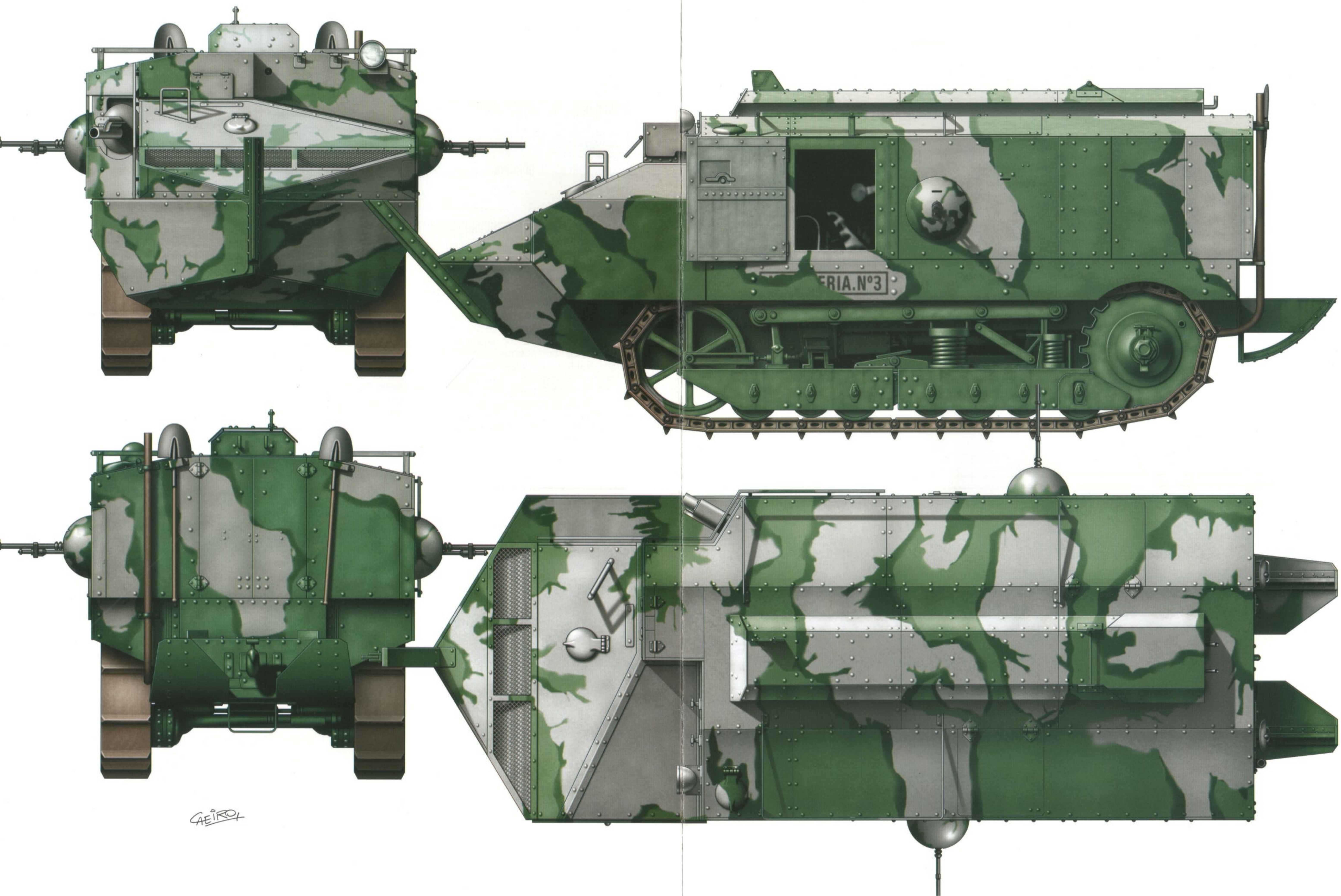


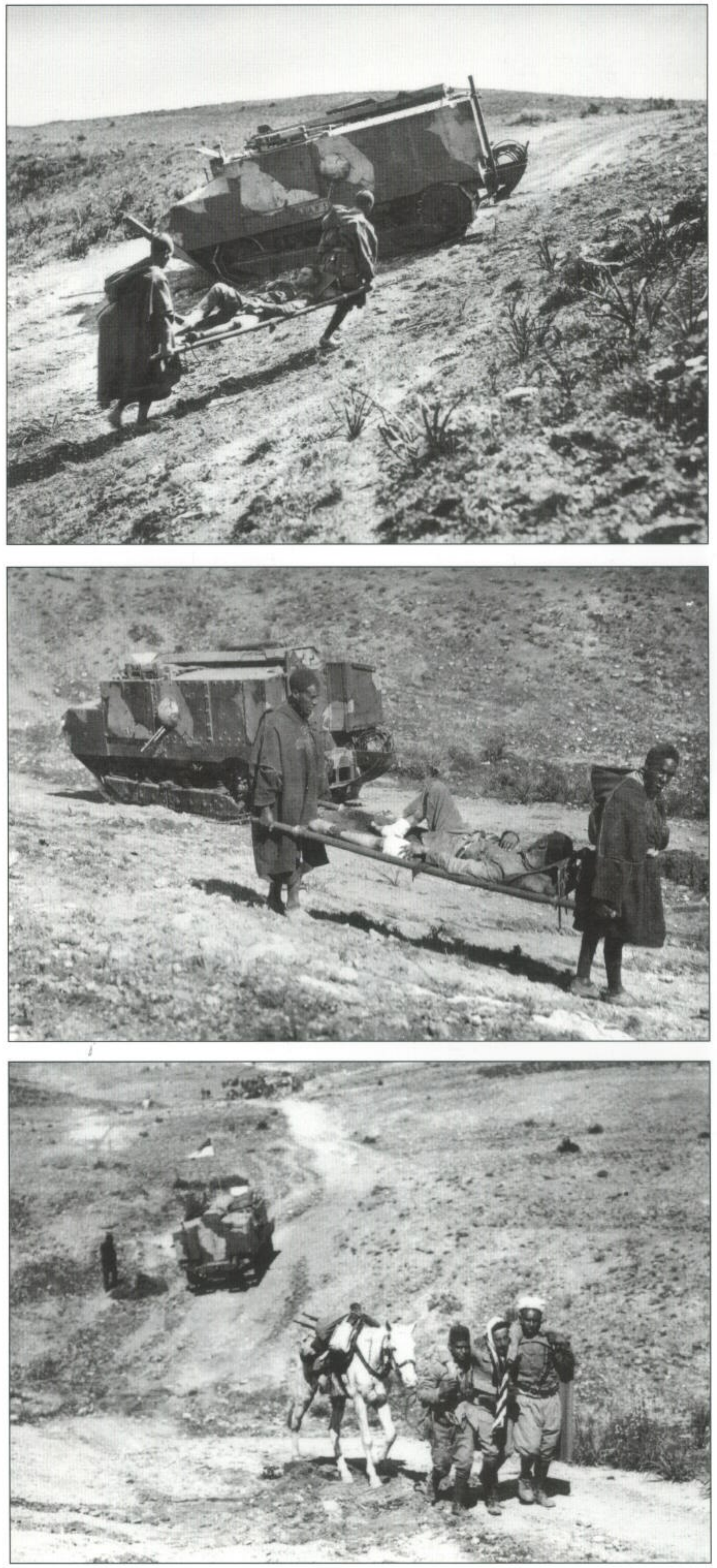
Camión protegido n.º 5, matrícula ATM 1304 realizado por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones sobre un camión Benz ET3. (Vía Francisco Marín.)

Sin embargo, por estas fechas ya habían llegado a Melilla los auténticos carros de combate. El 6 de marzo, desembarcaba del «*Guillem Sorolla*» la Batería de Carros de Asalto de Artillería; es decir, los seis Schneider CA.1 con sus seis plataformas portacarros y otros tantos tractores para su remolque. Como hemos visto, estaba previsto que estos tractores fueran Latil TAR, capaces para el arrastre de 8 toneladas; sin embargo, en el primer estadillo que conocemos de la unidad –de 1 de octubre de 1922; tras siete meses de campaña– los tractores de que disponía eran seis Pavesi, quedando en el aire la duda de si habían sido sustituidos durante el tiempo señalado –toda vez que los Latil habían demostrado escasa potencia para el cometido asignado– o fueron los originalmente llevados a Marruecos. Completaban el servicio de la Batería tres camiones Krupp, un camión aljibe Hispano Suiza, un coche rápido Hopmóvil y dos motocicletas Harley Davison.

Mandaba la batería el capitán don Carlos Ruiz de Toledo –al que volveremos a encontrar más adelante relacionado con la construcción de carros de combate–, estando el carro n.º 1 a cargo del teniente don Francisco Goicoechea Valdés y del sargento don Miguel Gallego; el n.º 2 del teniente don Guillermo Vidal Cuadras y el sargento don Pablo Tudela; el n.º 3 del teniente don Roque Reig Escalante y el sargento don Manuel Pérez, el n.º 4 del teniente don Francisco Roldán Guerrero y el sargento don Gonzalo Fernández; el n.º 5 del teniente don Manuel León y el sargento don Juan Martínez y el n.º 6 del teniente don Antonio Rexac Pargas y el sargento don Rafael Astigarraga, completando las dotación de cada uno de los carros un cabo y cuatro artilleros. El 8 de marzo los carros eran enviados a Batel, en las proximidades del frente, donde dispondrían de unos días para someterse a recorrido y permitir a sus dotaciones familiarizarse con el material antes de entrar en combate, lo que tendría lugar el día 14. Para el ataque se habían previsto cuatro columnas que, partiendo de Drius, Batel y Bugardain, respectivamente (la cuarta columna quedaba como reserva a disposición del Mando), debían cruzar el río Kert y ocupar Kandusi, Tisingar y Sidi Salem. Formaba parte este ataque de un plan mucho más ambicioso, acordado en la Conferencia de Pizarra, en el que se preveía el avance hasta Annual, complementado con el desembarco y la ocupación de la bahía de Alhucemas, pero la crisis del Gobierno conservador presidido por don Antonio Maura y la subida al poder de otro liberal, de ribetes pacifistas, obligó a suspender lo planeado, reduciendo las operaciones a las que estaban en trance de inicio inmediato –las reseñadas– alargando así por otros tres años la guerra de Marruecos, con el coste de sangre y caudales de todos conocido. Los Schneider marcharon hasta Kandusi en las bateas portacarros y desde allí continua-

Una vista de los seis Schneider CA.1 de la Batería de Carros de Asalto de Artillería. (Vía Francisco A. Marín)


ERIA.Nº3
CAEIRO



Los Schneider de la Batería de Artillería hacen de telón de fondo a la evacuación de bajas de una unidad de tropas indígenas durante las operaciones en Marruecos. Es de resaltar el esquema de camuflage que dichos ingenios lucieron durante las mismas . (Vía Francisco A. Marín.)

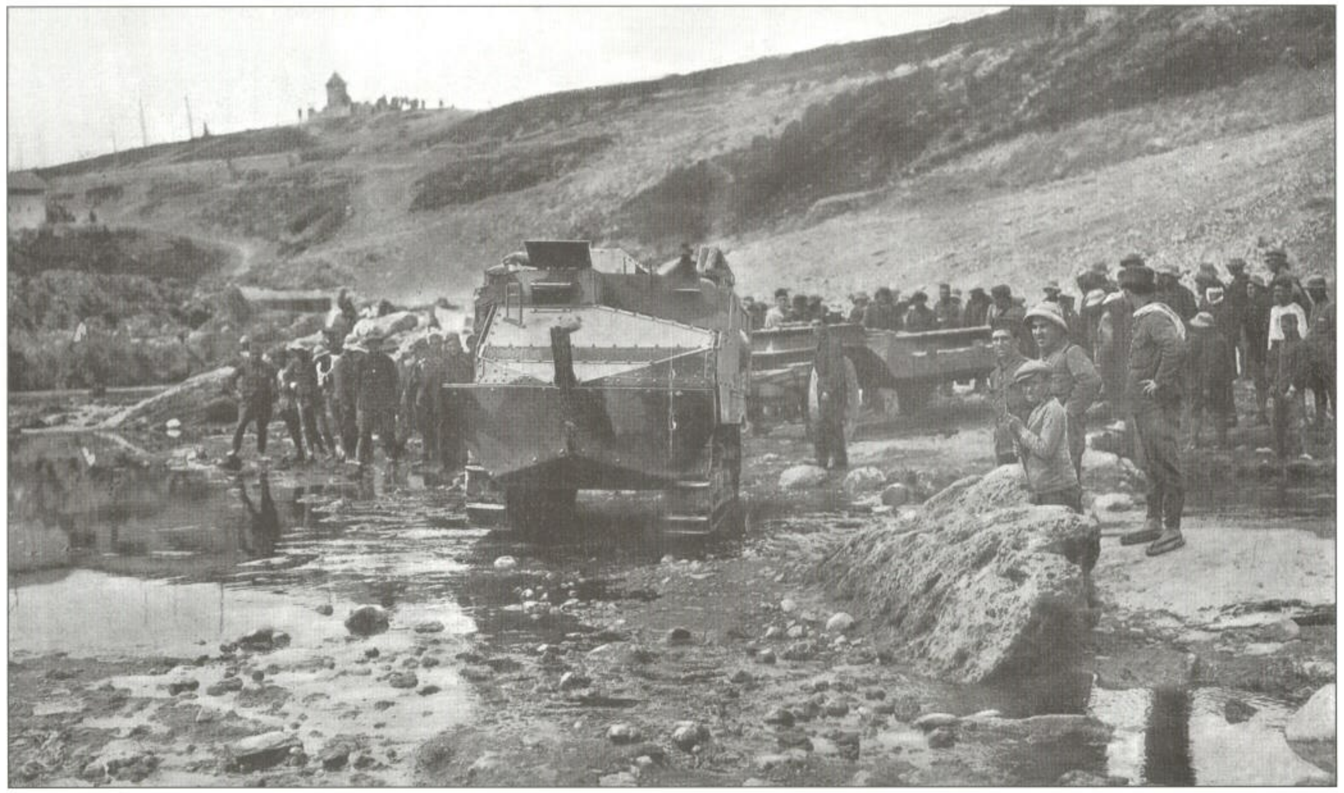
ron el avance por sus propios medios hasta ocupar Sbuch Sba, quedando tres de ellos detenidos por avería mecánica y destacando la actuación del carro n.º 5, cuyo jefe, teniente Reig, saldría del vehículo bajo el fuego enemigo para dar remolque a uno de los averiados; el n.º 3, concretamente. La Batería recibiría la cálida felicitación del Alto Comisario de España en Marruecos por su actuación. En esta operación participaron también los “Camiones Protegidos” números 1, 5 y 6, cubriendo el avance hacia Ichtiuen. Dentro del mismo ciclo de operaciones, volvían a actuar los Schneider el día 17, apoyando la ocupación de Cheif.

La jornada siguiente, 18, vería el bautismo de fuego de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería. Al igual que ocurriera con la Batería de Carros de Asalto de Artillería, había sido requerida la presencia de aquella en el teatro marroquí con el afán de reunir el mayor número de medios posible con vistas a las operaciones planeadas, siendo así que, de acuerdo con las órdenes recibidas el día 5 en la Escuela Central de Tiro, salían de Madrid en dirección a Málaga a las 12,40 horas del día 7, en el tren militar número 1008, los once carros Renault FT.17 de la Compañía, junto con sus once camiones portacarros Renault FU, dos camiones cisterna Hispano Suiza y una camioneta para útiles, acompañados por cuatro capitanes –profesores todos ellos de la Escuela Central de Tiro–[8], ocho sargentos[9] y veinticuatro soldados. Todo este personal y vehículos fue embarcado en la citada capital andaluza en el vapor «*Sorolla*» que zarpó de la misma rumbo a Melilla a 16,00 horas del 12 de marzo. Como se ve,

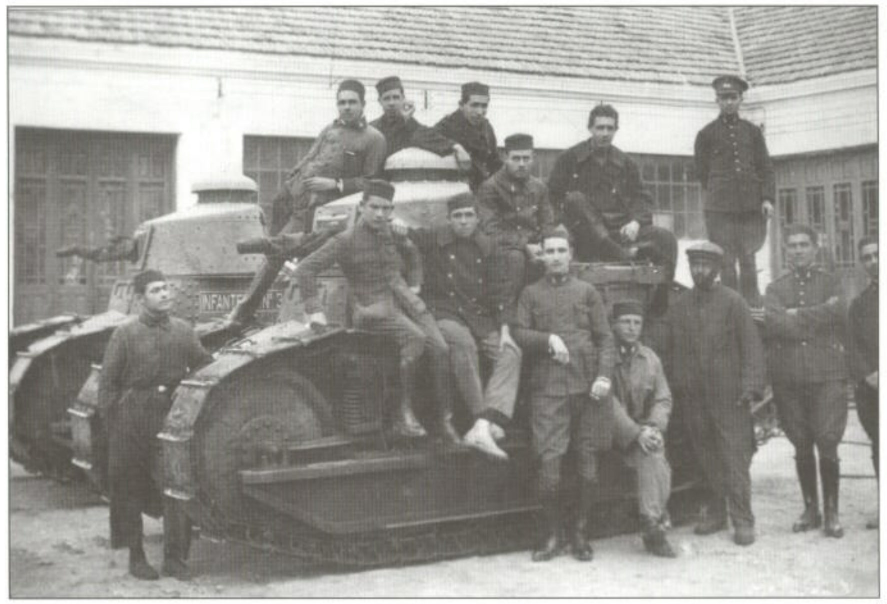
---

[8] Don Vicente Valero de Bernabé (jefe de la Compañía), don Francisco Blasco, don Luis Carlos Oteyza y don Domingo Pareja.

[9] Don Gonzalo Hita, don José Peñalver, don José Pertinez, don Manuel García, don Rogelio Conde, don Salvador Portillo, don Tomás Amarillo y don Vicente Cardenal.



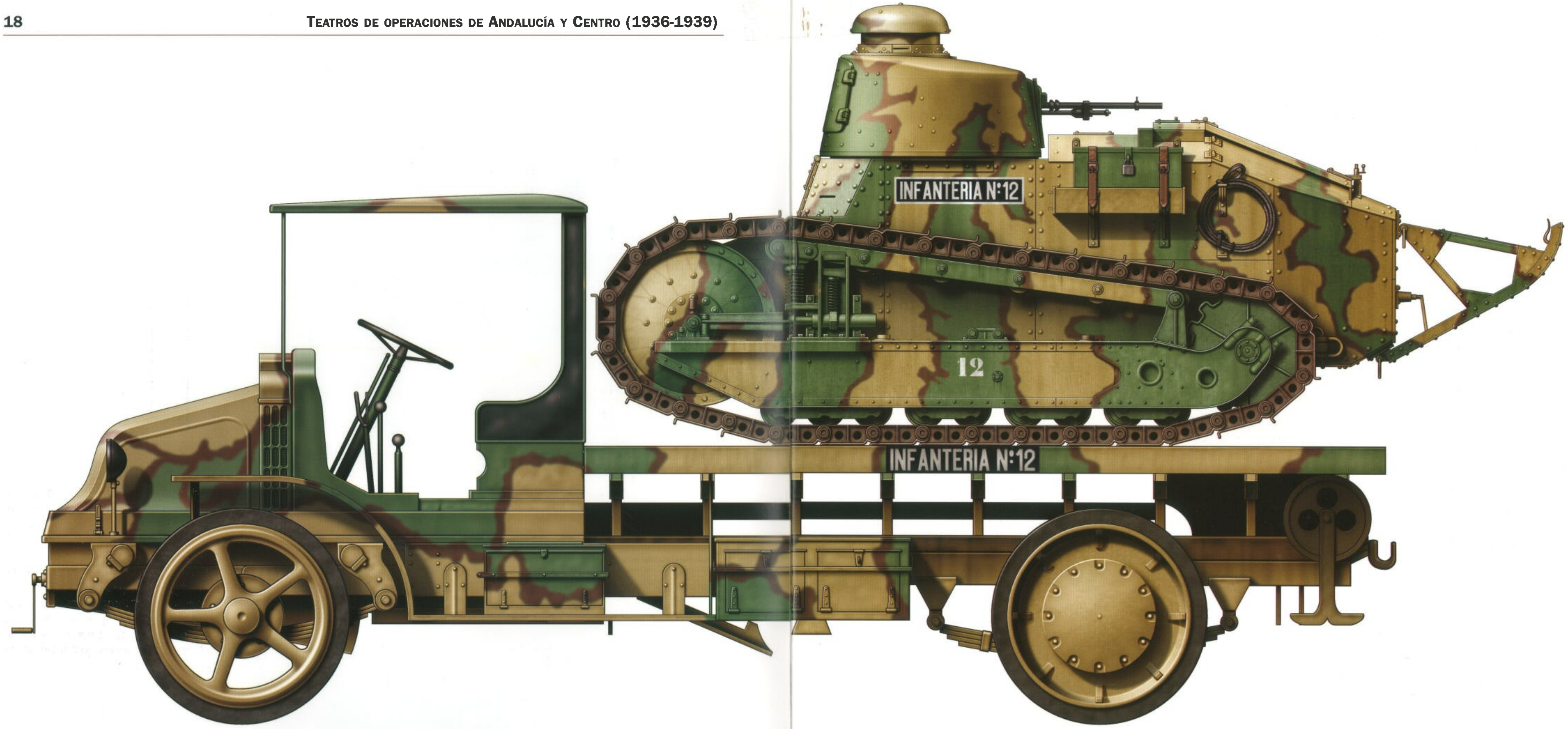
Superior: Carro Schneider CA-1 dando remolque a una de las plataformas portacarros de la Batería en un paso difícil en la zona del río Zeluán, próxima a Nador, en 1922.

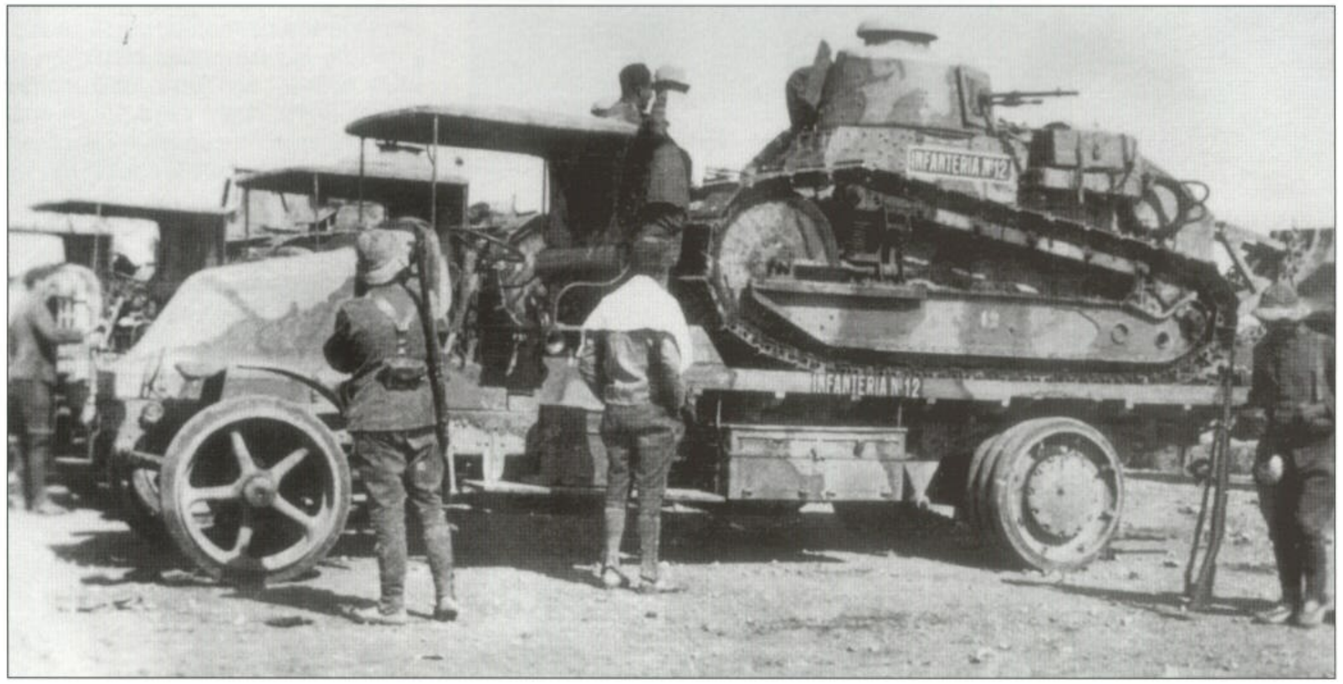


Izquierda: Dos Renault FT-17 de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería probablemente recién llegados a Melilla, ya que el carro en segundo término es el n.º 3 que resultaría desmantelado en su bautismo de fuego el 18 de marzo.

la unidad iba con la plantilla incompleta –de los 40 conductores que figuraban en la misma sólo viajaron a Marruecos 22: nueve de carro, once de los camiones porta-carros y dos de los camiones cisterna– y, para colmo, con una instrucción muy somera, razón ésta por la que se agregaron en comisión los otros tres capitanes profesores de la Escuela que deberían continuar adiestrándoles en África. Dichos profesores, ante el requerimiento del Comandante General de Melilla para saber si se podía contar con la Compañía para las operaciones, se ofrecieron a entrar en combate, sustituyendo a los tripulantes que faltaran o peor instruidos, ofrecimiento que no fue aceptado, aunque sí agradecido, prefiriendo retrasar la entrada en fuego de la unidad. En cualquier caso, si bien se renunció a emplear la Compañía en los combates del día 14, sólo se

El Renault n.º 11 dando apoyo a una unidad del Tercio.





El carro Renault n.º 12 en Marruecos sobre el camión portacarros Renault FU 25, que también ostenta el n.º 12. Nótese el triple bandaje de las ruedas traseras del camión
Ilustración: Julio López Caeiro.

le dieron cuatro días de tiempo suplementarios, decidiendo su participación en las operaciones del 18.

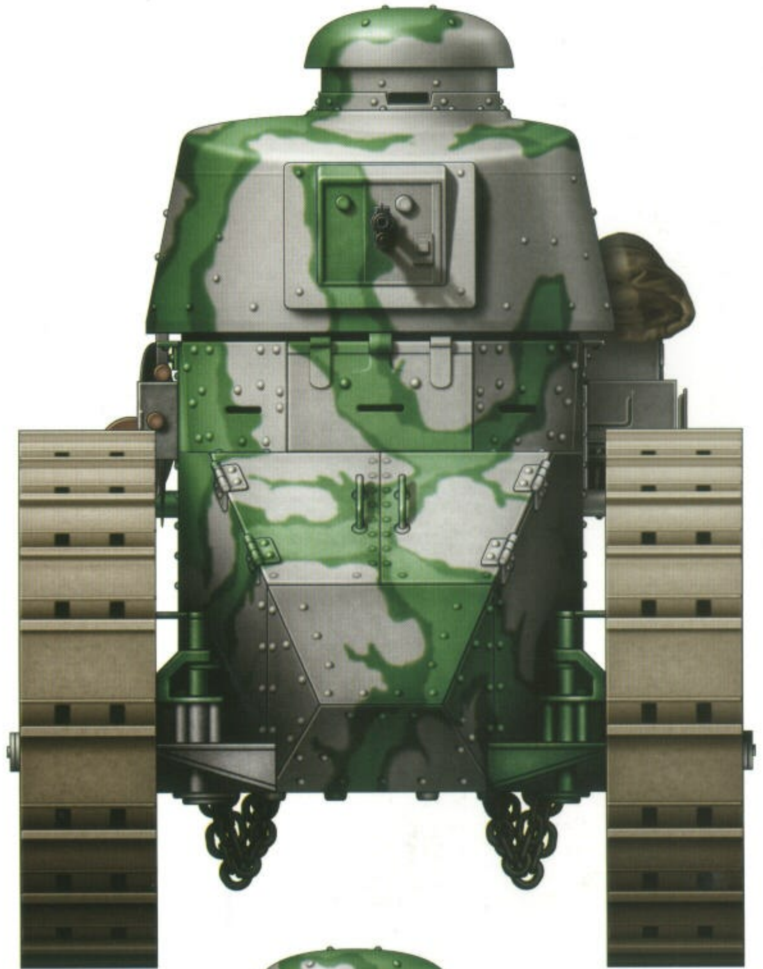
En esta jornada operaron con la Legión en dirección a Tuguntz[10], hasta alcanzar al poblado de Ambar, donde los carros se vieron aislados por haberse adelantado al avance de las tropas a pie. Allí fueron rodeados y hostigados por los kabileños que llegaron incluso a subirse a los vehículos; tal situación fue posible por sufrir algunos de ellos averías que los inmovilizaron e interrupciones en las ametralladoras que les dejaron inermes. Finalmente pudieron retirarse, a costa de dos sargentos –Pertinez y Amarillo–, un soldado conductor heridos y tres carros inutilizados de los que dos –los números 3 y 4– quedaron en territorio enemigo. Estos dos últimos serían destruidos por los rifeños el día 23. Seis días más tarde, el 29, los carros restantes daban apoyo a la Infantería en la ocupación, ahora definitiva, de Ambar y Tuguntz en la que se recuperaron los restos de los dos carros abandonados que se reexpidieron al Parque de Artillería de Melilla para su problemática reparación. Pese a este principio, no especialmente brillante, la valía de los carros de combate quedó demostrada, satisfaciendo las expectativas puestas en ellos, siendo tales medios de combate solicitados reiteradamente por todas las unidades en operaciones, lo que se tradujo en un uso intenso en todo tipo de misiones y escenarios: descubiertas, exploración, vigilancia, convoyes e, incluso, como vehículos de tracción[11], en algunos casos contraviniendo los reglamentos de empleo que, en realidad, iban perfeccionándose día a día con la experiencia adquirida sobre el terreno.

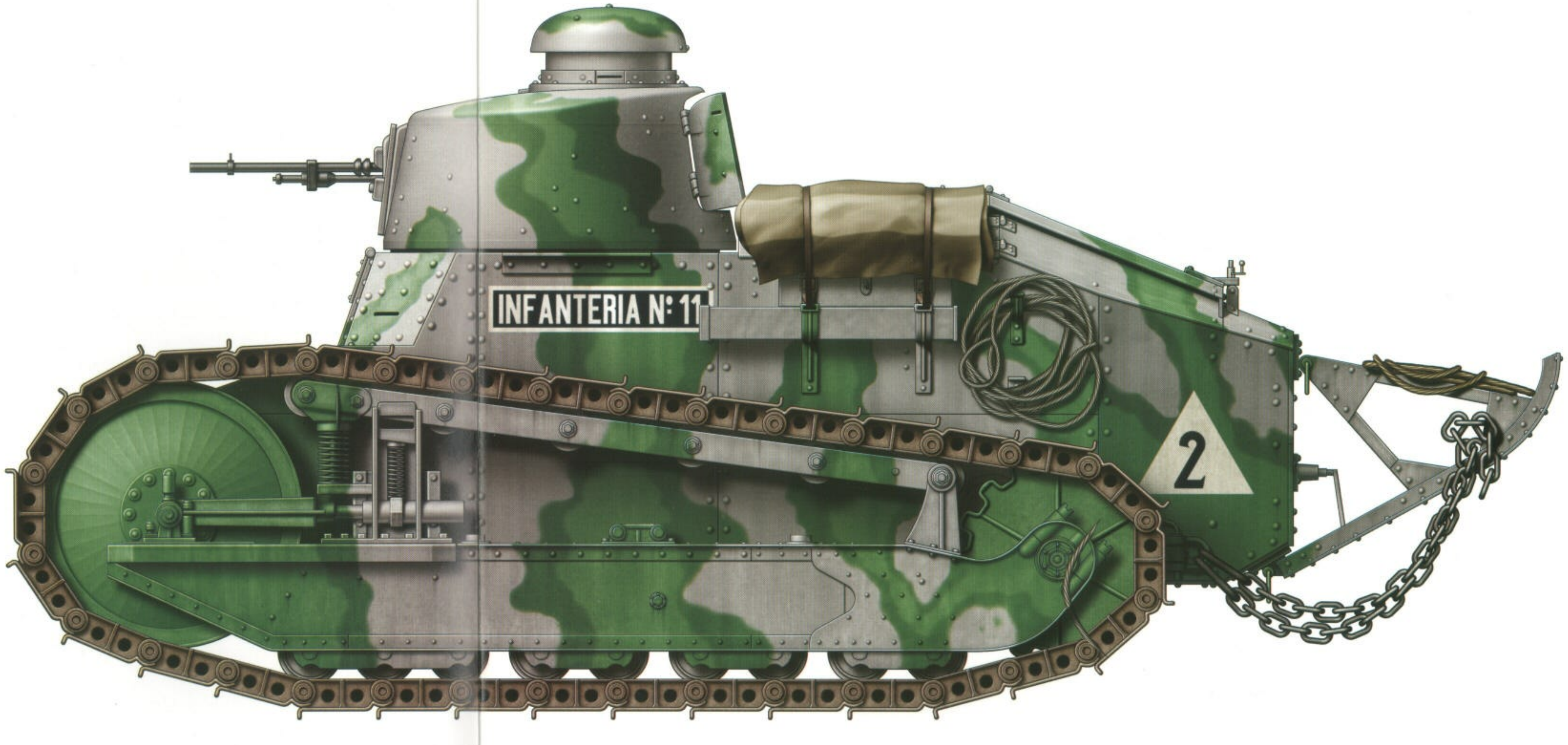
La Batería de Carros de Asalto de Artillería fue recompensada con la Medalla Militar Colectiva concedida por R.O. de 30 de abril de 1925 por su actuación en los com-

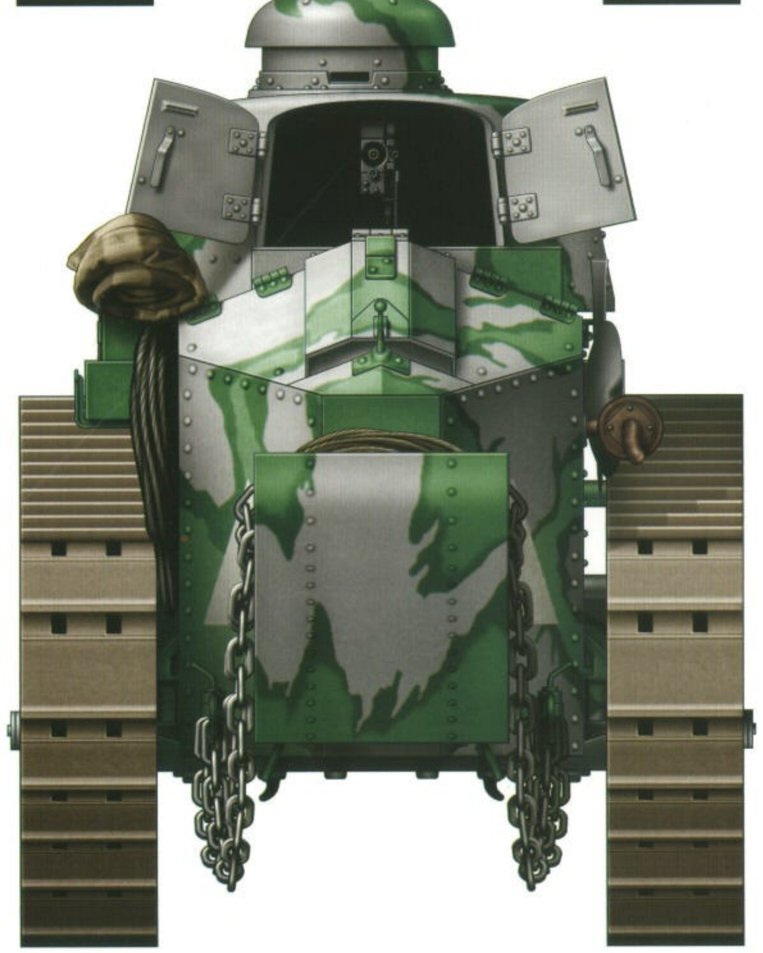
---

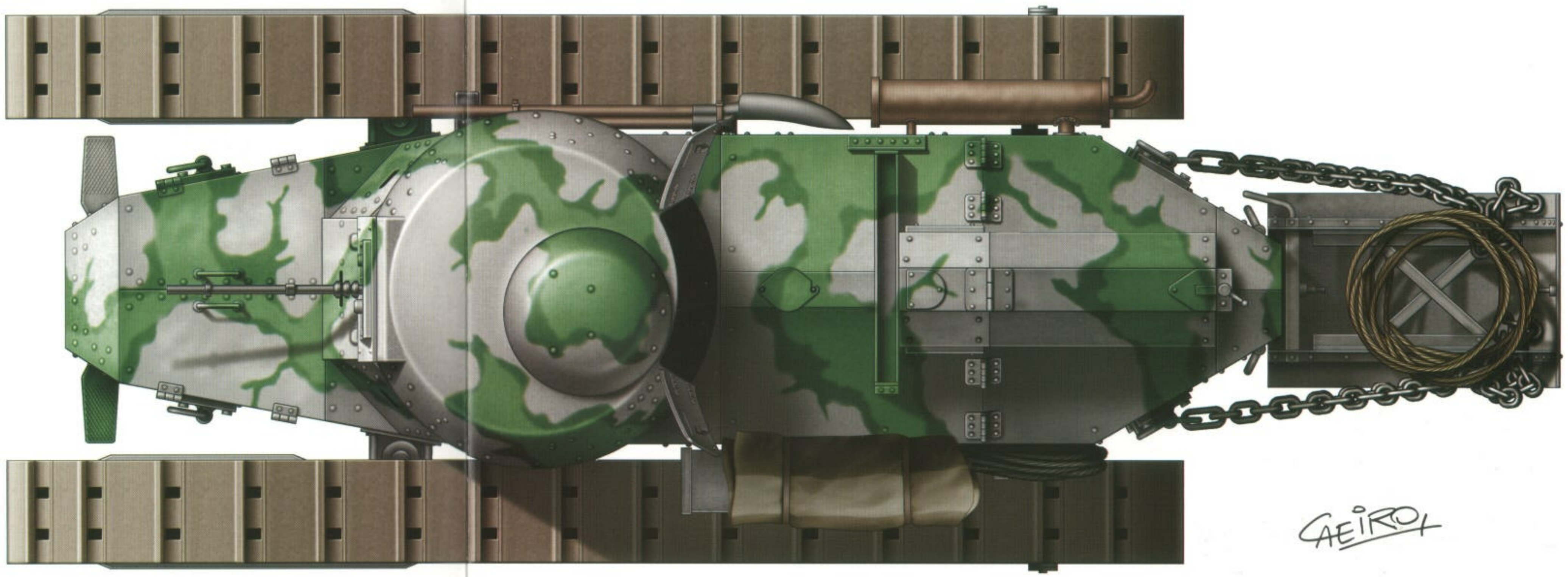
[10] Asimismo, tomaron parte en la operación los "Camiones protegidos" números 1, 5 y 6.

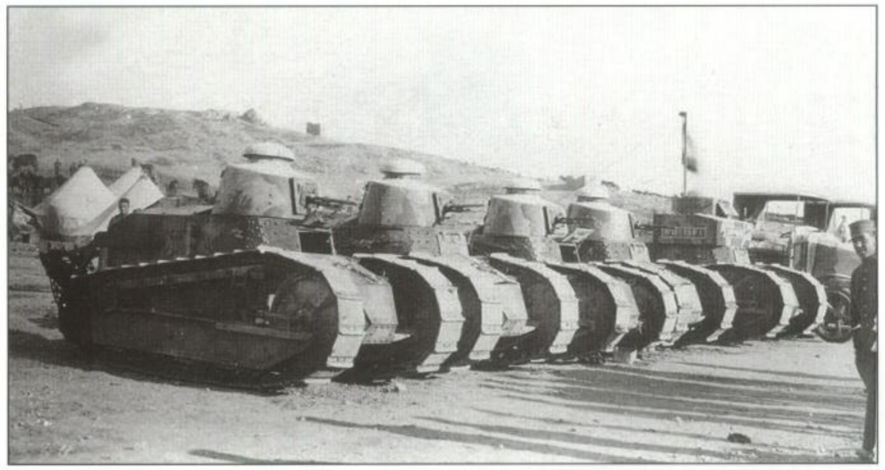
[11] Así, p.ej., el 18 de diciembre de 1924 se utilizaron dos carros en el remolque de un avión averiado en Río Martín.




INFANTERIA Nº 11
2




CAEIRO



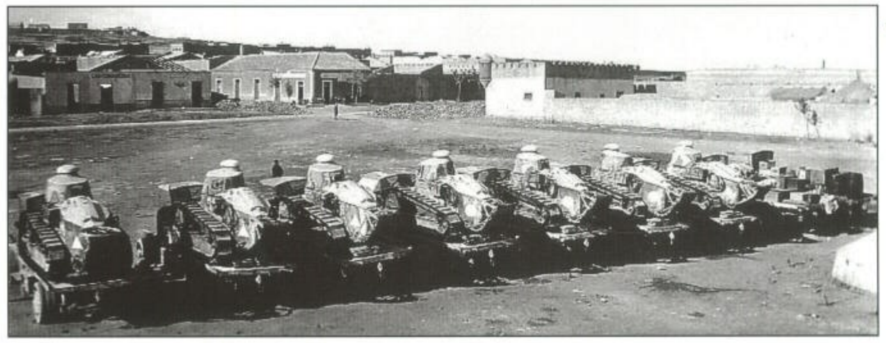
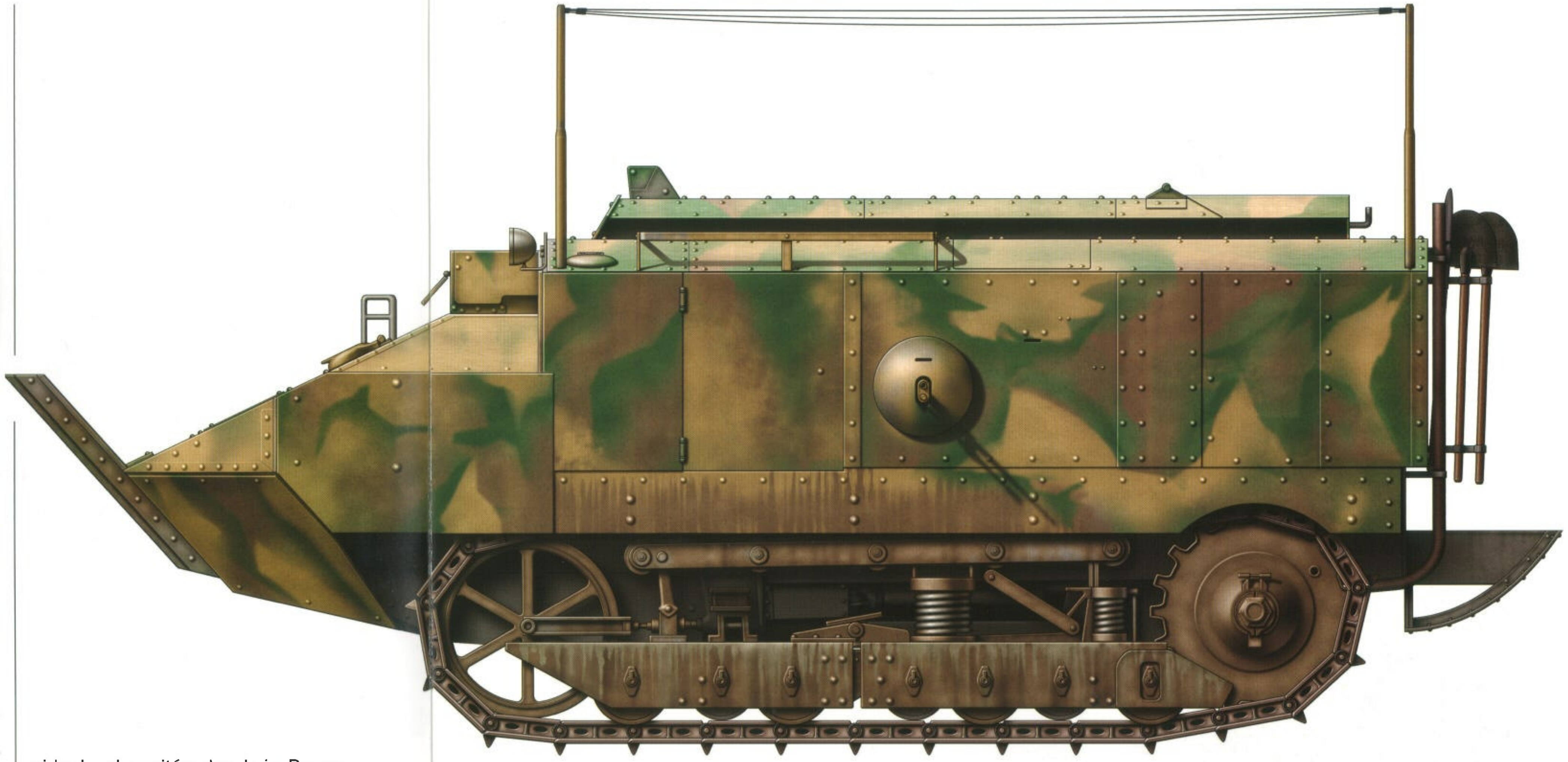
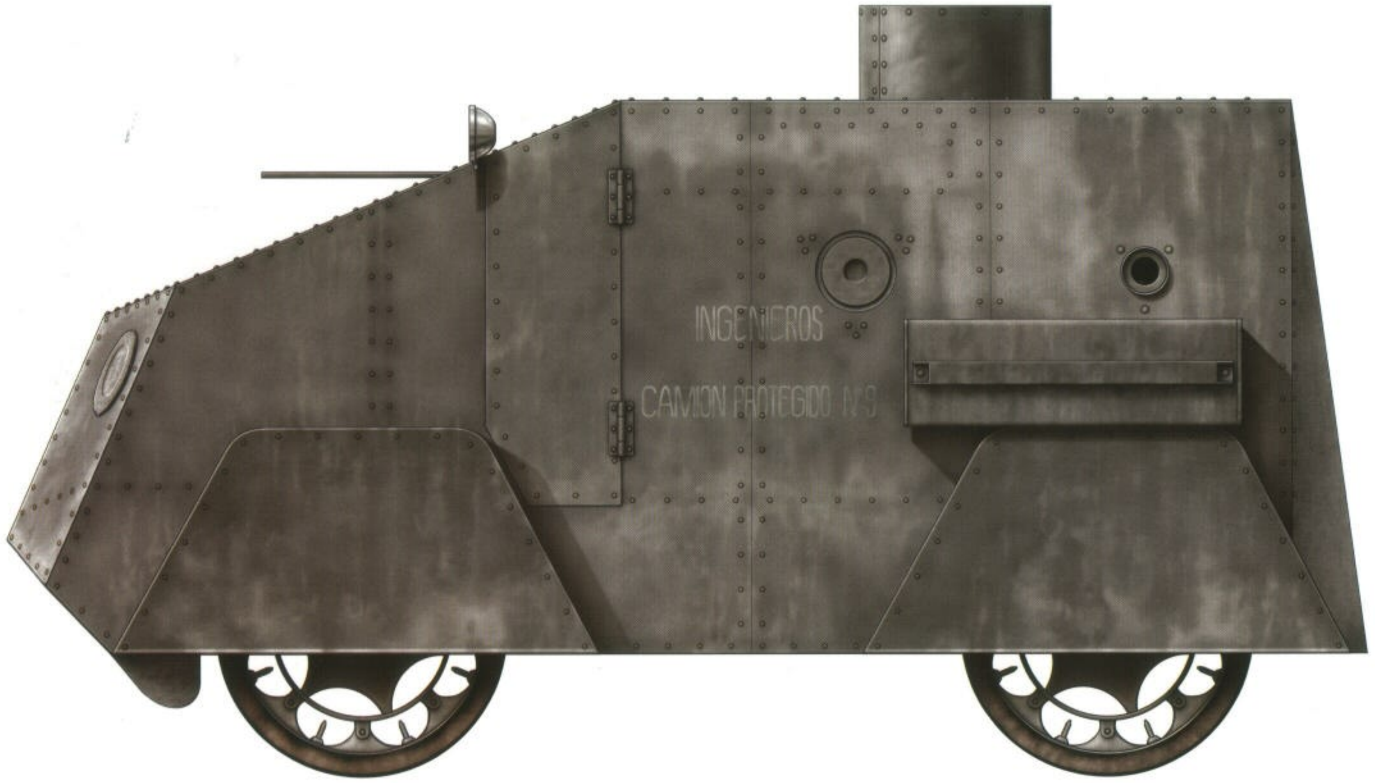


Foto superior: Formación de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería. El carro del fondo, que porta una bandera, es el carro-radio n.º 1.
Foto inferior: Poco más tarde la numeración de los carros pasó a inscribirse en círculos o triángulos de color claro en la cola; al parecer, según pertenecieran a una u otra sección. En la imagen vemos que los tres de la izquierda llevan triángulos y los cuatro de la derecha círculos.



En algunas fotografías de carros Schneider tomadas en Marruecos se ve que llevan sobre el techo dos arcos tubulares, enlazados por hilos, lo que sugiere que hubieran sido provistos de radio, haciendo la mencionada estructura, de antena de la misma.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



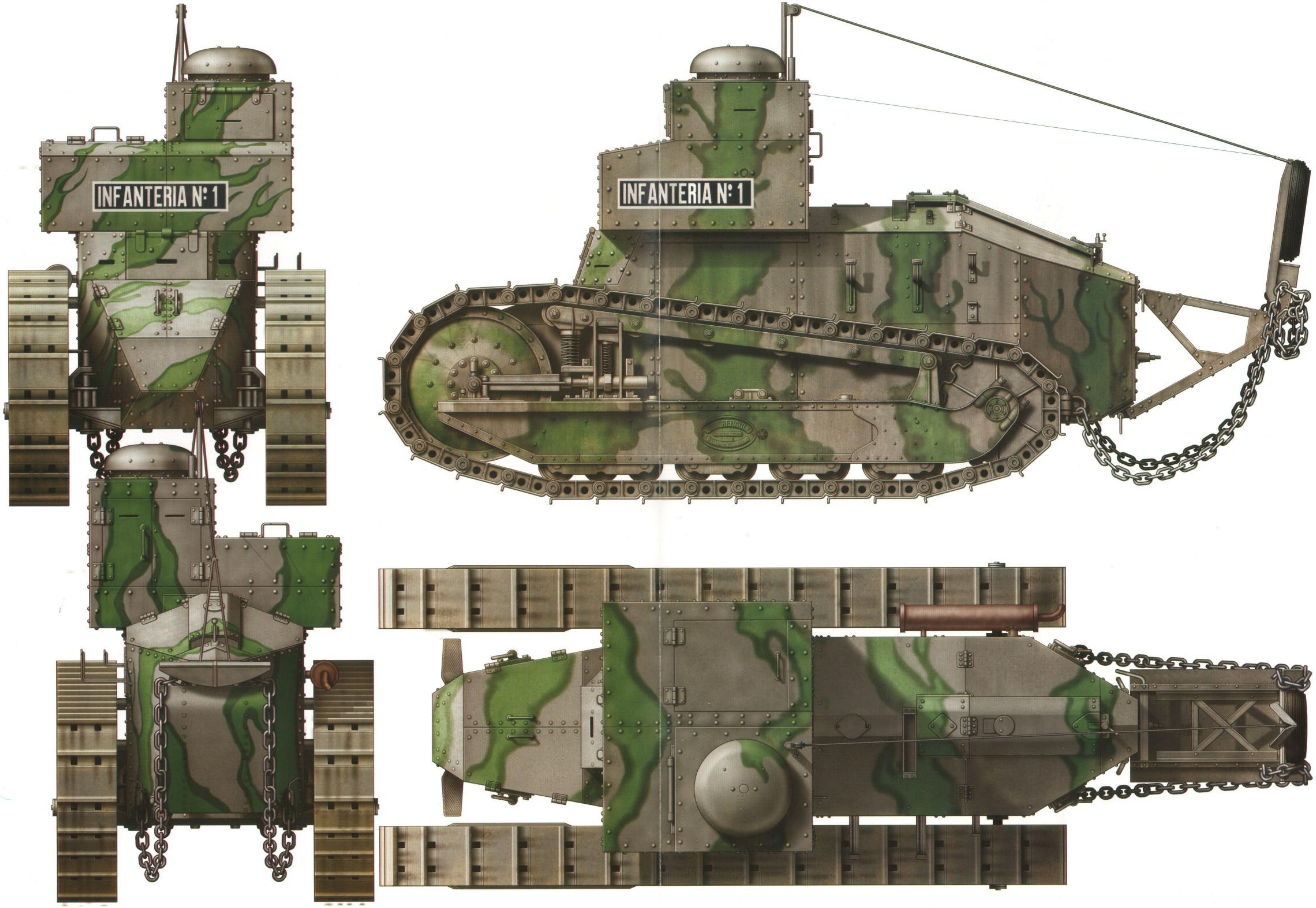
Camión Protegido Latil n.º 9, matrícula ATM 1308, de la Sección de Ceuta.
Ilustración: Julio López Caeiro.

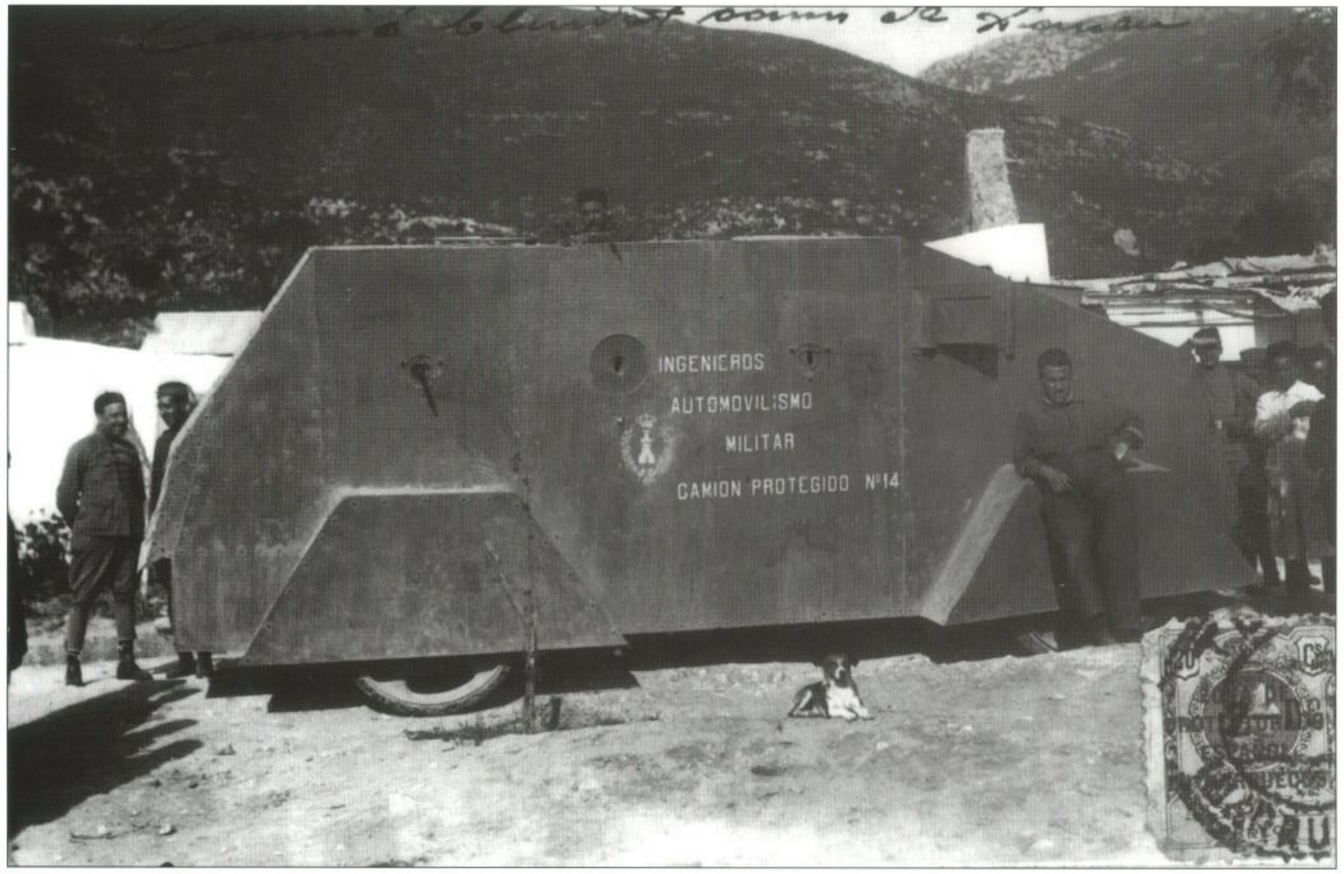
bates que tuvieron lugar en Tafersit entre el 28 de mayo y el 7 de junio de 1923. Igualmente recibió la Medalla Militar –en este caso, Individual– el capitán don Luis Ruano Peña. En cuanto a la Compañía de Carros de Asalto de Infantería, la mayor recompensa –la Cruz Laureada de San Fernando– le fue concedida al sargento don Mariano García Estaban por su comportamiento en la acción de Loma Roja el 5 de junio de 1923. Por lo que se refiere a los “Camiones Protegidos”, el 9 de septiembre de 1925, se concedía por R.O. la Medalla Militar Colectiva al Grupo de Automóviles y Radiotelegrafía de Melilla y, entre sus dotaciones, se recompensaba con la Cruz Laureada de San Fernando Individual al sargento don José García Marco y con la Medalla Militar Individual a los también sargentos de Ingenieros Rancaño y Juanola.

Como ya se ha dicho, en marzo de 1922 se había tomado la decisión de crear una Sección de Camiones Protegidos en el Grupo Mixto de Automóviles y Radiotelegrafía de la Comandancia de Ceuta. Los vehículos elegidos para dotar la misma fueron tractores 4x4 Latil TAR que, como los anteriores “Protegidos”, fueron blindados en el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones. Se alistaron así los “Camiones Protegidos” números 9, 10, 11, 12, 13 y 14, que recibieron las matrículas ATM 1308 a 1313. Los cuatro primeros serían enviados a Ceuta, según Francisco Marín y Josep María Mata[12], el 5 de enero de 1923 –los números 9 y 10– y el 27 de febrero –los 11 y 12–; sin embargo, existe constancia del transporte de dos “Camio-

---

[12] «**Los Medios Blindados de Ruedas en España**», pág. 23.


INFANTERIA Nº 1
INFANTERIA Nº 1

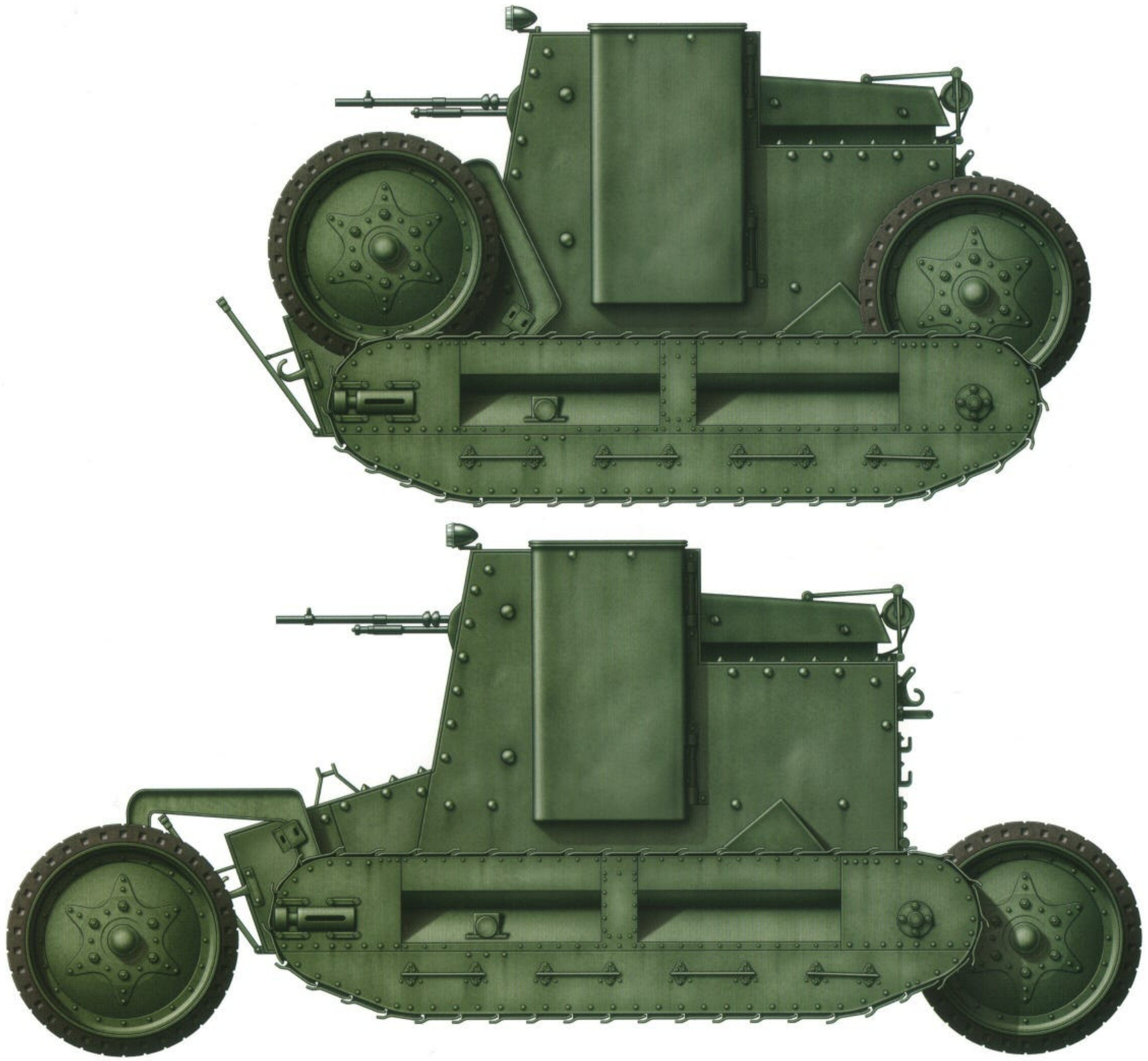


Camión Protegido Latil n.º 14, matrícula ATM 1313, de la Sección de Ceuta. Como puede verse, se trata de un vehículo desprovisto de la torre para la ametralladora que llevaban otras unidades de su misma serie.

nes Protegidos” en el «*Navarra*» desde Málaga a Ceuta el 11 de agosto de 1922.

En marzo de 1923 la Comandancia de Melilla solicitó al Centro Electrotécnico y de Comunicaciones once nuevos “Camiones Protegidos” a la vista de los buenos servicios que venían prestando, pero las disponibilidades de tal Centro eran un tanto limitadas, consiguiendo tan solo blindar otros tres camiones Nasch-Quad que recibieron los números 15, 16 y 17 y las matrículas ATM 1314, 1315 y 1316, siendo enviados inmediatamente a Marruecos.

Pero lo importante por estas fechas, lo que estaba despertando auténtica expectación, era la adquisición de nuevos modelos de carros de combate. No se trataba ahora de vehículos obsoletos y desgastados, sino de los flamantes carros Chenillette Mod. 1921, el ingenio más avanzado de la prestigiosa firma Sain Chamond (*Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt*), un carro ligero que podía viajar indistintamente sobre orugas o sobre ruedas, liberándose en esta última modalidad del engorroso empleo de las plataformas porta-carros para los largos desplazamientos, cuya venta al país amigo autorizaba “generosamente” el Gobierno francés, pese a lo novedoso de su sistema. Lo cierto es que el *Chenillette* era todo un fracaso; el Ejército francés lo había evaluado, considerándolo inaceptable y la empresa de Homécourt estaba buscando algún incauto comprador al que endosar los escasos ejemplares producidos, viendo el cielo abierto cuando los españoles decidieron adquirirlos acuciados por las necesidades de la campaña marroquí. También había sido ensayado, y rechazado, en Finlandia donde, al menos, se tuvo la prudencia de comprar un solo vehículo para experimentación. España, sin pruebas previas, adquirió los otros siete fabricados[13] que llegaron a Melilla el 5 de agosto de 1923. Se encuadrarían como Tercera Sección de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería, siéndoles asignados los numerales 20 a 27. Por vía de ensayo, se decidió que las Chenillettes se desplazaran por sus propios medios a Dar Drius, distante unos 75 kilómetros de Melilla, lo que tuvo lugar el 15 de septiembre con unos resultados absolutamente decepcionantes. Uno de los carros –el n.º 23– hubo de regresar al punto de partida a remolque de un tractor y de los llegados a destino quedaron inútiles otros cuatro tras las primeras pruebas. Tres días más tarde, el 18, el capitán don José Alfaro, encargado de su evaluación, emitía un informe desolador que propiciaría su baja en el servicio sin haber llegado a entrar en acción. La idea que presidía su diseño –el poder cambiar la tracción de cadenas por la de ruedas, o viceversa, en escaso tiempo– no era mala para aquella época en que la tecnología disponible aún no podía ofertar mejores soluciones mecánicas, pero la *Chenillette*, dejando a un lado las deficiencias de su concepción como vehículo de combate, tuvo la fatalidad de que una fragilidad congénita afectara a la generalidad de sus órganos. En ella todo era escaso y precario: su motor tenía una potencia insuficiente, el blindaje era débil e igual debilidad aquejaba a sus distintos sistemas mecánicos de transmisión, conducción y suspensión, lo que se traducía en continuas averías en cuanto se las sometía al menor esfuerzo. El fracaso de las Chenillettes y la imposibilidad de acceder a los nuevos modelos de carros cuya exportación vedaban celosamente las potencias que los proyectaban, hizo que se volvieran de nuevo los ojos hacia los Renault FT.17, anticuados y de pobres prestaciones, pero sobradamente probados, iniciándose las gestiones para la adquisición de otros seis. Los nuevos FT.17, junto con sus seis camiones porta-carros, no llegarían a España hasta el 20 de agosto de 1925.



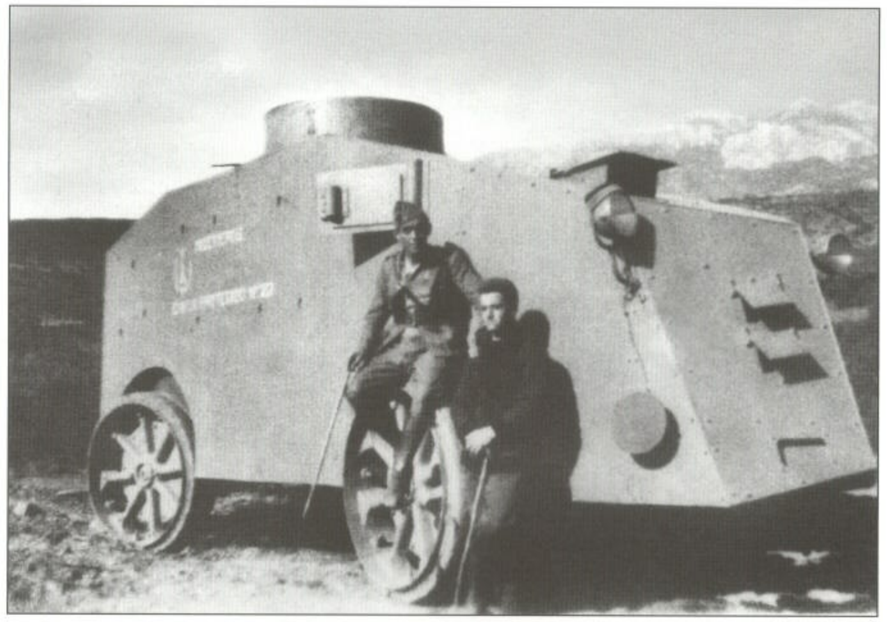
Chenillette Saint Chamond M-21, en sus dos posibles configuraciones de marcha, sobre ruedas o cadenas.

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

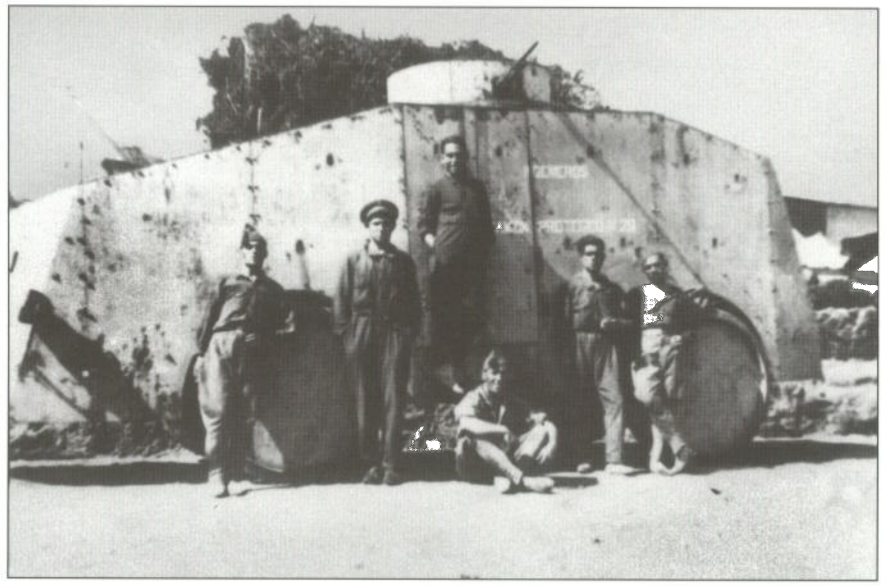
Durante el año 1924, el Centro de Electrotécnica y Comunicaciones había continuado con la preparación de “Camiones protegidos” para satisfacer las necesidades de la campaña africana. Tales vehículos mejoraban notablemente a sus predecesores ya que a un diseño cada vez más estudiado se unía el haber podido disponer para su realización de los más potentes tractores Latil NTAR-4 de 80 c.v. Se terminaron así, en 1924, los cinco primeros “Camiones protegidos” de la llamada Segunda Serie Latil, que recibieron los números 18 a 22 y las matrículas ATM 188 a 192 y, en 1925, otros nueve –números 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 a los que correspondieron las matrículas ATM 1629, 1630, 1631, 1632, 1628, 1674, 1673, 1672 y 1671, respectivamente–, uno de los cuales –concretamente, el 29– fue blindado en la propia Melilla, donde también se habían blindado de circunstancias y sin someterse a un esquema previo algunos de los camiones de carga disponibles en los cuales se habían utilizado incluso los escudos de las ametra-

---

[13] Se suele afirmar que llegaron a construirse un total de diez, pero no hay que olvidar que la *Chenillette* era en realidad la versión armada de un tractor de Infantería, del que también se construyeron un par de prototipos. La única diferencia entre el tractor y el “carro ligero” adquirido por España era que este último llevaba montada en el frontal una ametralladora Hotchkiss. (Ver Artemio Mortera. «**La “Chenillette” Saint Chamond. Una “Familia” Frustrada**». En Revista «**Soldiers**» n.º 79. Abril, 2002.



Los Camiones Protegidos de la "Segunda Serie Latil", como este n.º 27, ATM 1628, aparte de estar realizados sobre un chasis diferente a los de la Primera, llevaban las ruedas, macizas, al descubierto.



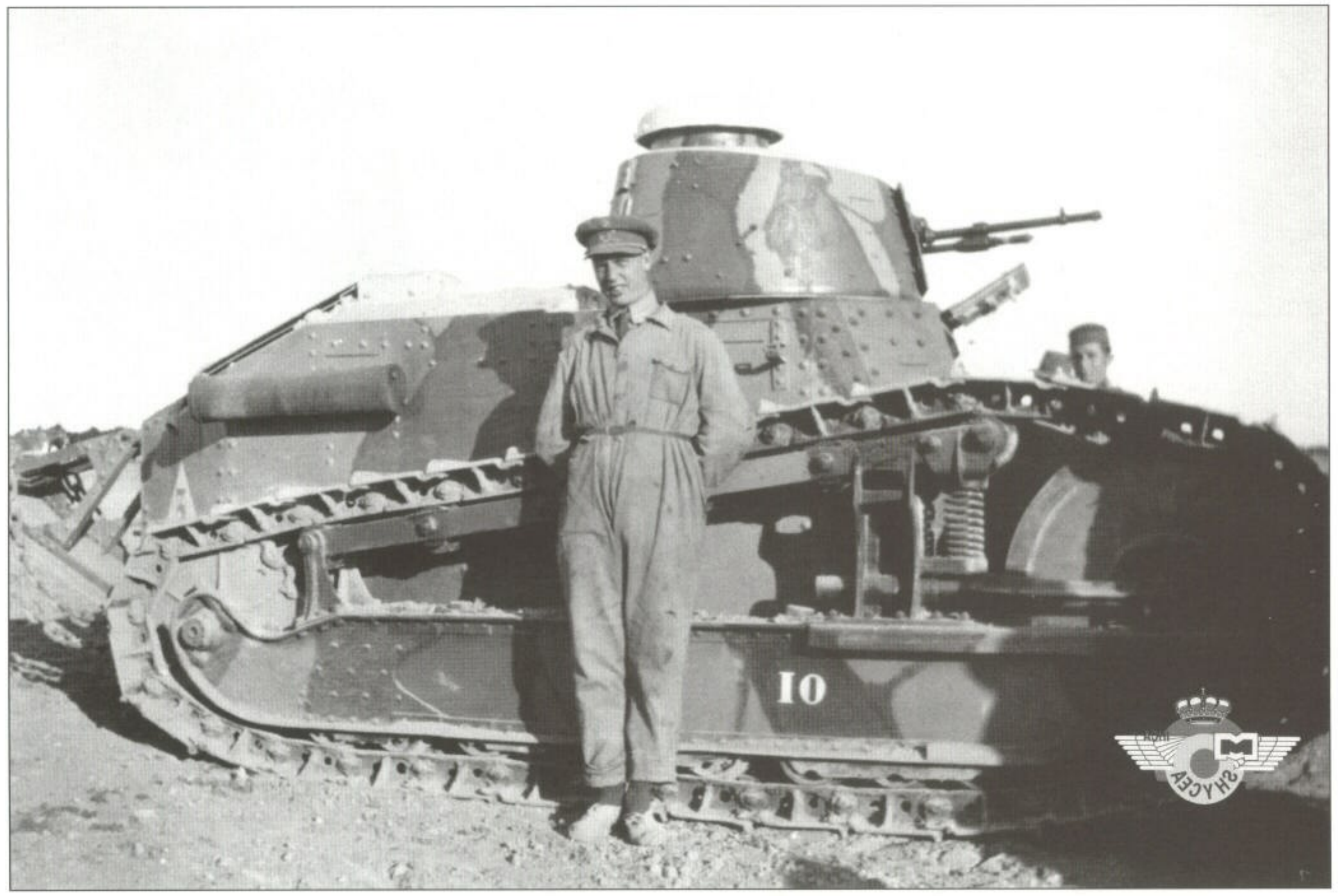
Camión Protegido de la "Segunda Serie Latil" n.º 29, ATM 1673. Este vehículo había sido blindado en los talleres del Grupo Mixto de Automóviles y Radiotelegrafía de la propia Comandancia de Melilla.

lladoras Hotchkiss reglamentarias cuyo empleo en acción se había desestimado por poco práctico.

1925 fue el año en que tuvo lugar el desembarco en Alhucemas, iniciándose con él lo que sería una carrera irreversible hacia el desenlace del conflicto marroquí, como, por otra parte, había venido preconizando el Ejército, sin que los políticos le hicieran caso, desde que se iniciara éste en 1909. Estaba previsto que la oleada de desembarco sobre la playa de Ixdain fuera encabezada por los Renault de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería a la que se habían unido los seis últimos recibidos hacía poco más de quince días. Se reunieron así dos secciones –doce carros–, bajo el mando del capitán don Juan de Urzaiz, que, transportadas en las barcazas "K", convenientemente reforzadas al efecto, constituirían la vanguardia de la Columna Saro. Sin embargo, las cosas no fueron exactamente así; varadas las barcazas, a mediodía del 8 de septiembre, a cincuenta metros de la orilla, los carros no pudieron desembarcar por encontrarse con un fondo que superaba su escasa capacidad de vadeo. Sólo al día siguiente, merced a unas pasarelas de madera que se improvisaron, saltarían a tierra, pasando a proteger el flanco derecho de la cabeza de playa. Posteriormente apoyarían a la Legión en la conquista de Monte Malmusi y Morro Viejo.

El año 1926, culminada victoriosamente la guerra en Marruecos, vio la repatriación a la Península de la Compañía de Carros de Asalto de Infantería, que se reintegró a la Escuela Central de Tiro, mientras que la Batería de Carros de Asalto de Artillería aún permanecería en África un par de años, pasando a su regreso a la Escuela de Automovilismo Pesado. Por el contrario, los "Camiones Protegidos" continuaron en Marruecos, prestando sus servicios en las Comandancias de Melilla, Ceuta y Larache. El Centro Electrotécnico y de Comunicaciones pasó a ser en 1927 Regimiento de Radiotelegrafía y Automovilismo, con un Grupo Mixto de Radiotelegrafía y Automovilismo en cada una de las tres plazas citadas, que retuvieron los "Camiones Protegidos" construidos, excepto dos – el n.º 2 (Federal) y el n.º 4 (Nasch-Quad)– que fueron enviados con posterioridad al Parque Central, en Madrid[14].

La Compañía de Carros de Asalto de Infantería –en la imagen se cuentan doce carros– ya en tierra, en la Bahía de Alhucemas, dispuestos a tomar parte en las operaciones.



El FT-17 n.º 10, mostrando ostensiblemente el número en la viga-soporte del tren de rodaje. Asimismo, luce en la popa el triángulo propio de su sección. (SHYCEA.)

Entretanto, el capitán don Carlos Ruiz de Toledo, al que hemos visto en Marruecos al mando de la Batería de Carros de Asalto de Artillería en sus primeras acciones de guerra, había sido destinado a la Fábrica de Trubia, donde tuvo la oportunidad de apreciar las posibilidades del establecimiento en orden a la construcción de carros de combate, logrando convencer al director de la factoría, coronel don Víctor Pérez Vidal, para que le autorizara a construir un carro de su proyecto con el afán de ofrecérselo posteriormente al Ejército. Se organizó así un pequeño equipo en la factoría asturiana, encabezado por el propio Ruiz de Toledo y el maestro de fábrica don Rogelio Areces, bajo la dirección del comandante don Víctor Landesa Domenech, que construyó un primer carro en el antiguo Taller de Escarpa.

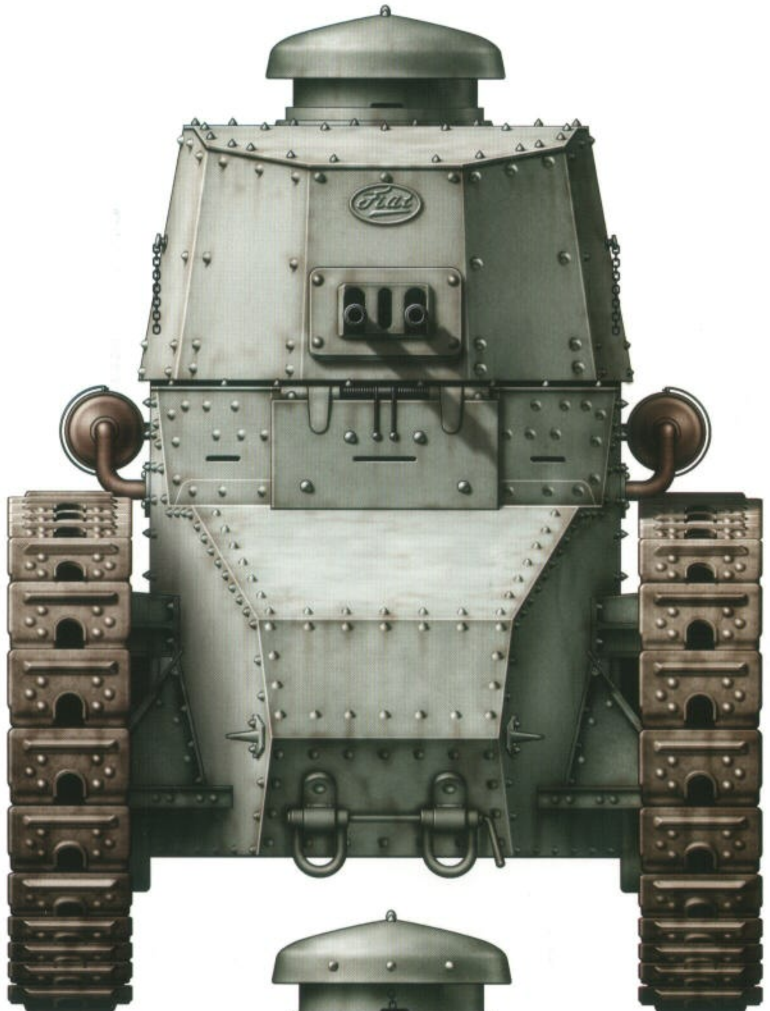
Las características –así como las vicisitudes de su construcción y evaluación– de este ingenio, inspirado en el Renault FT.17, y las de otros cuatro que le seguirían, realizados sobre unos chasis adquiridos en Alemania, ya han sido estudiadas en el primer volumen de esta obra[15] por lo que lo único que aquí nos interesa es el hecho de que, tras las pruebas definitivas,

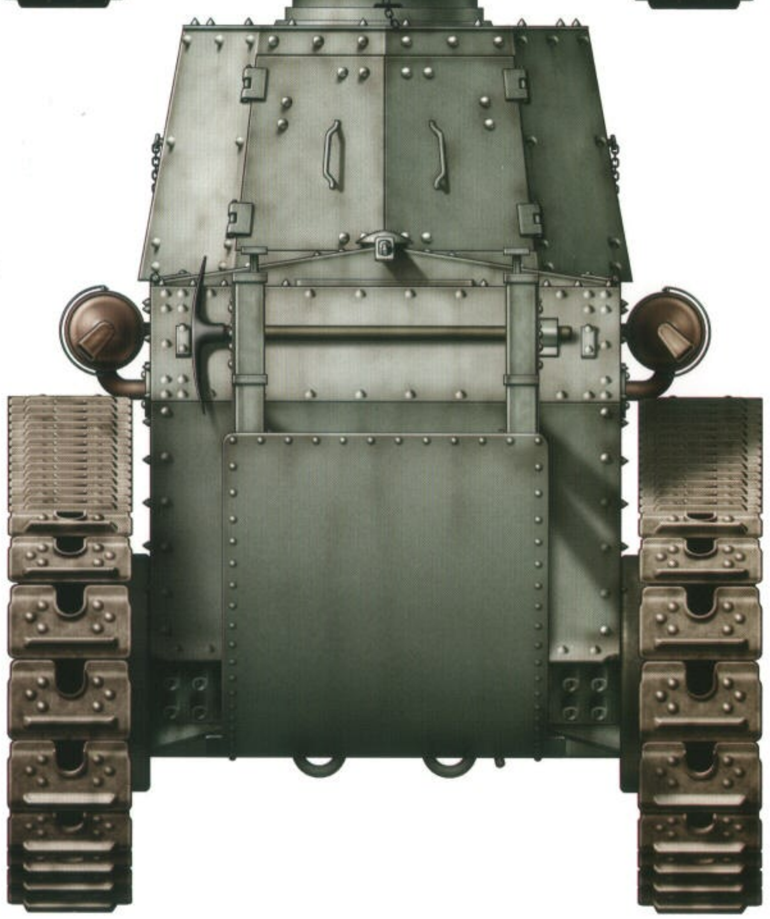
Imelhagen, marzo de 1922. El general Sanjurjo dirige las operaciones encaramado al Renault de mando T.S.H. n.º 1.

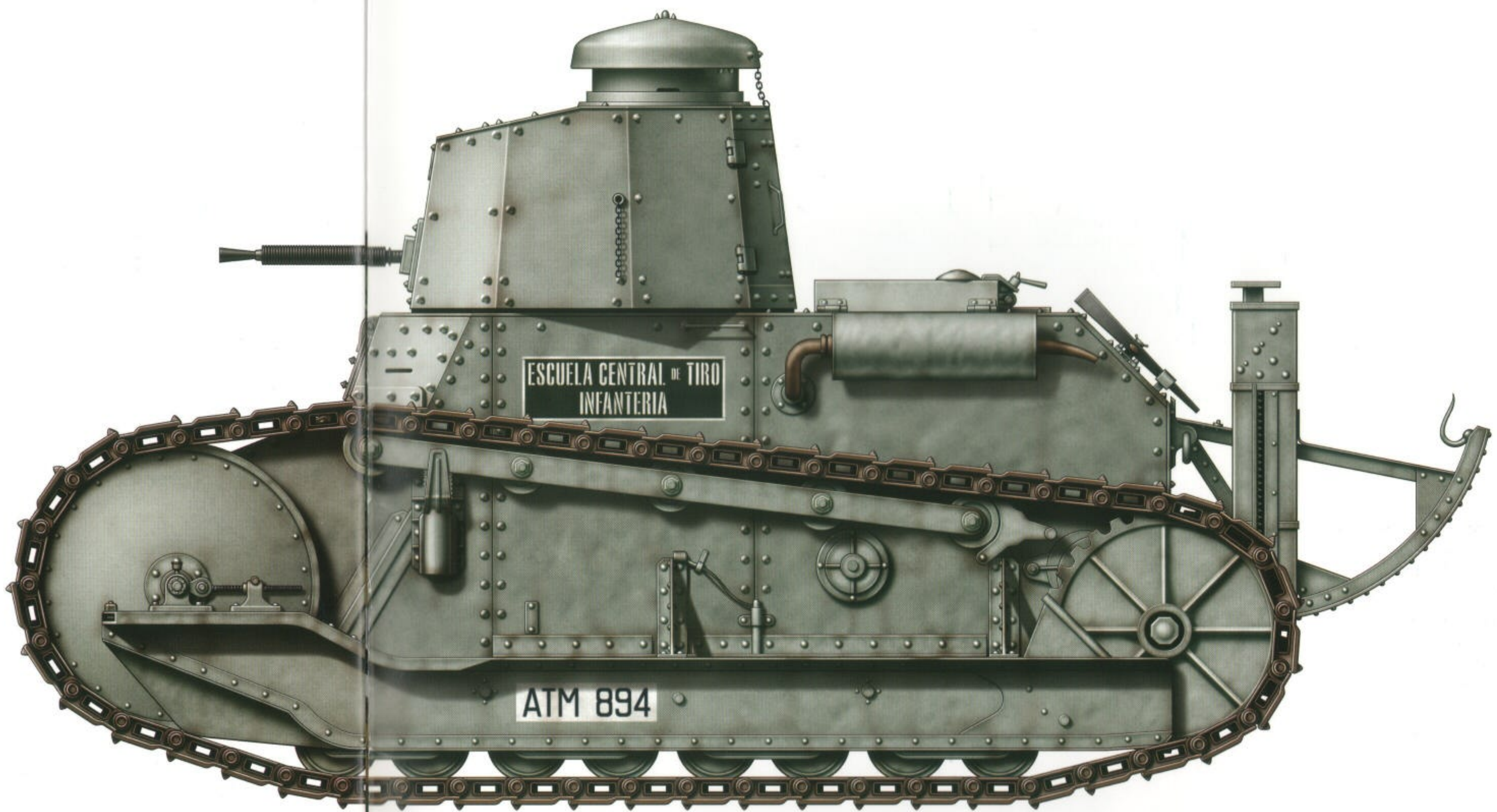
---

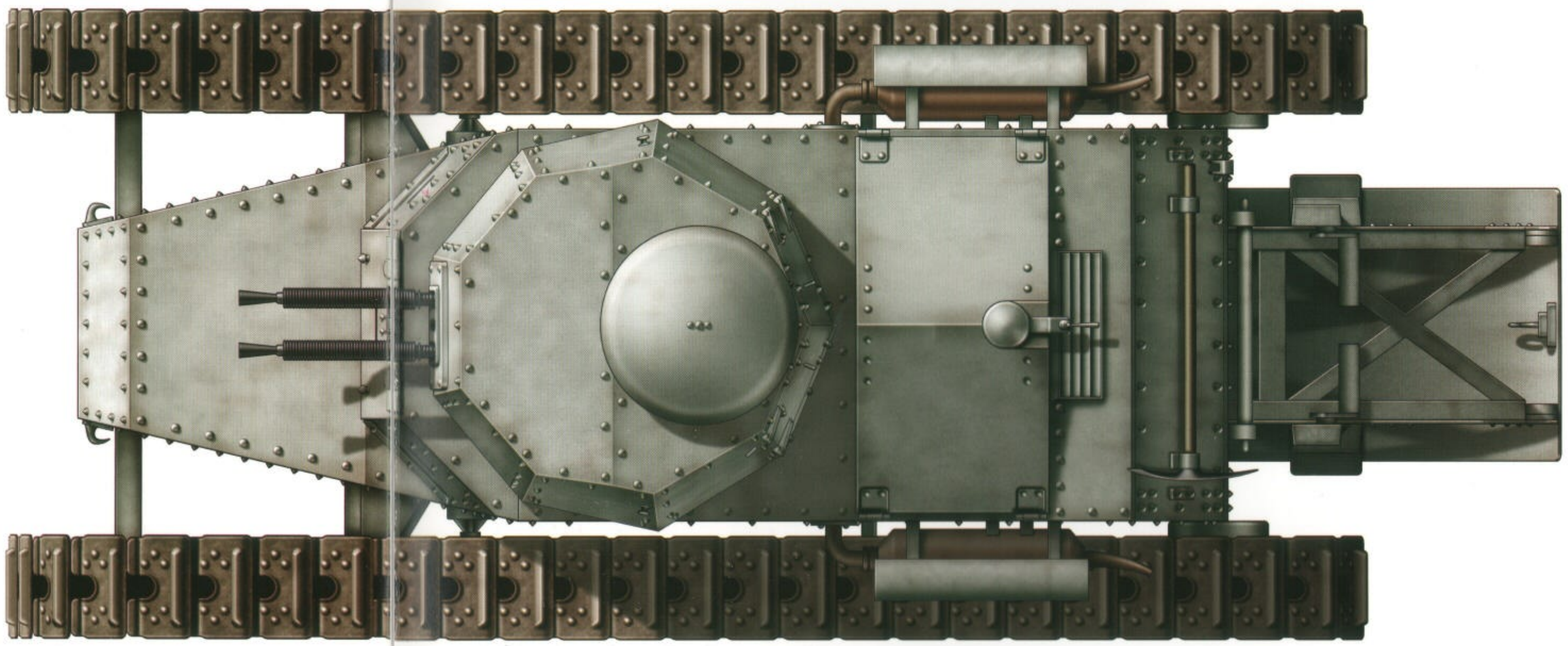
[14] Otros cuatro vehículos habían causado baja: los tres Nasch-Quad números 1, 7 y 8 y el Latil n.º 26.

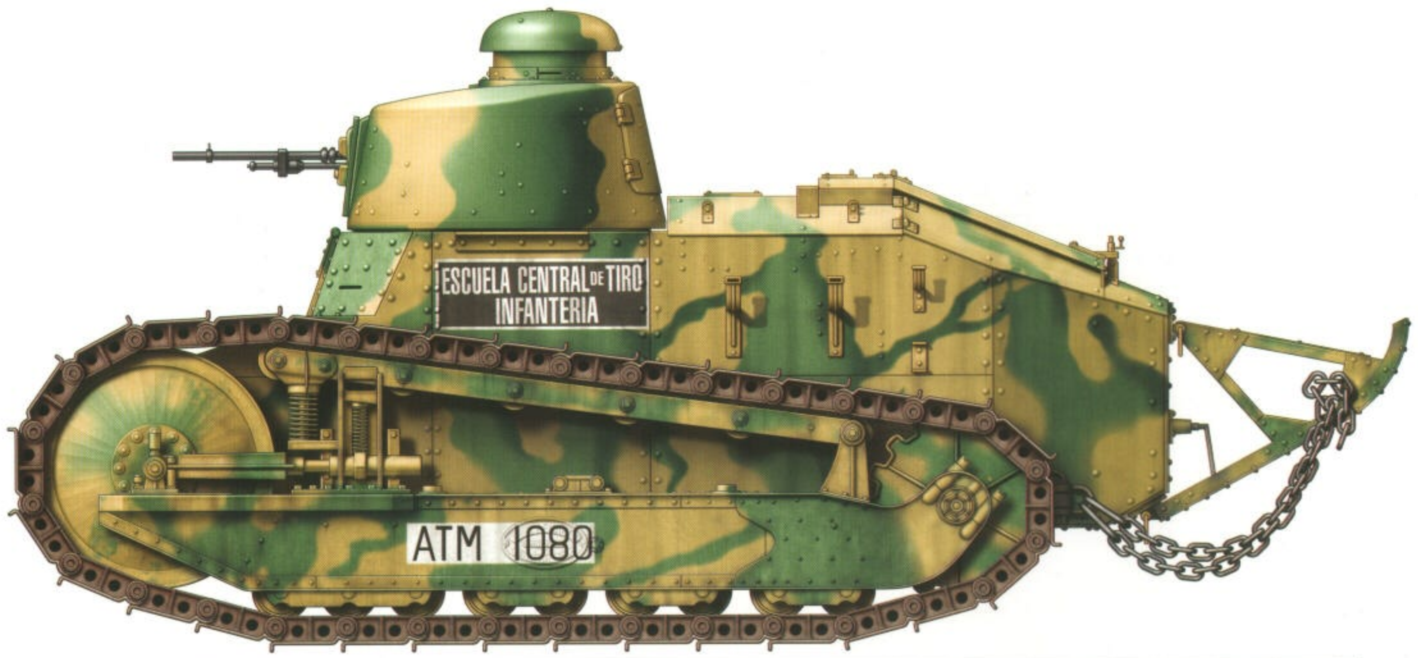
[15] «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**», págs. 6-9.


Fiat

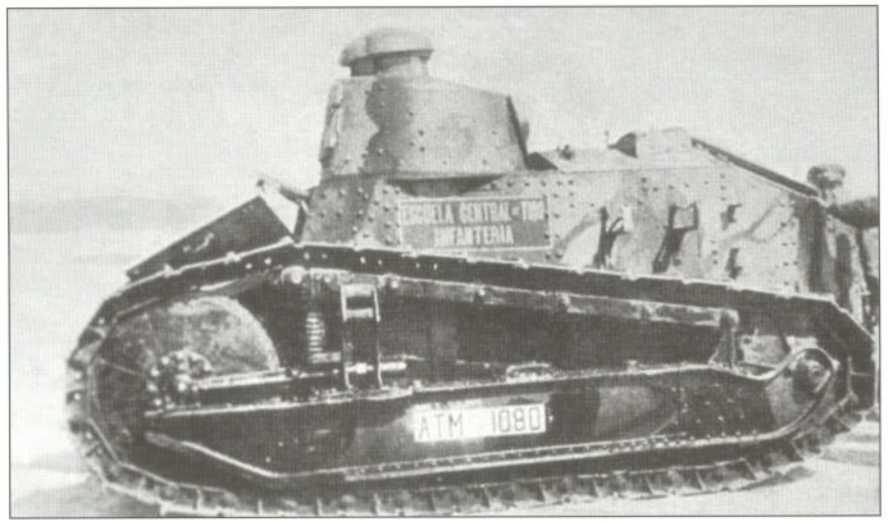



ESCUELA CENTRAL DE TIRO
INFANTERIA
ATM 894





Uno de los carros Renault quedó asignado a la Escuela Central de Tiro de Infantería. Aquí le vemos luciendo la matrícula ATM 1080 que anteriormente llevara el primer FT-17 –de torre poligonal– vendido en solitario por Francia al Ejército español.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



que tuvieron lugar en el Polígono de Experiencias de Carabanchel en 1928 se decidió la adopción y construcción en serie del denominado carro Trubia Serie A; sin embargo, los enfrentamientos entre el dictador Primo de Rivera y los artilleros durante los últimos tiempos de su mandato y posteriormente el advenimiento de la II República dieron al traste con estos planes que, sin llegar a cancelarse oficialmente, acabaron por paralizarse ante la falta de fondos y estímulos.

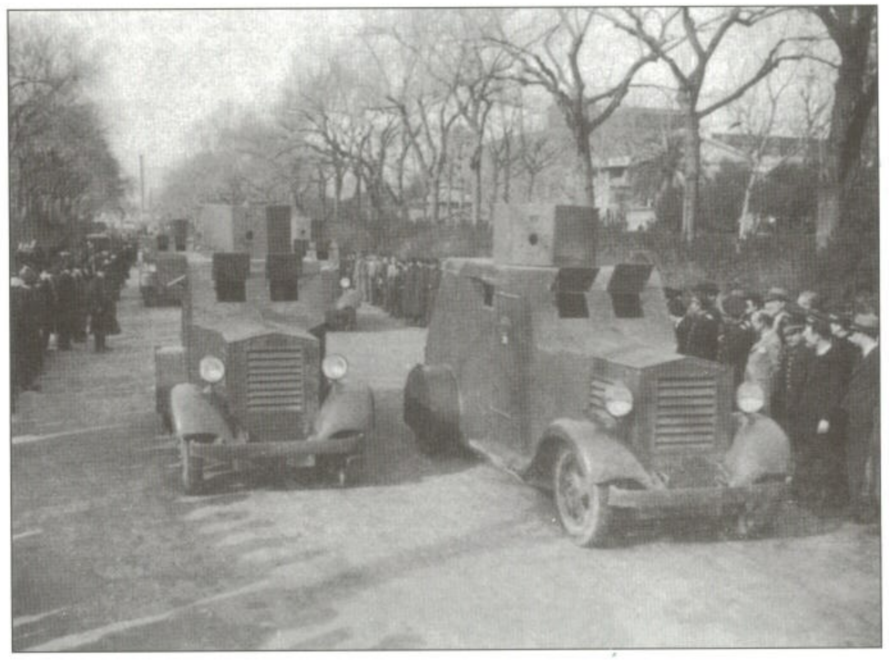
Otro proyecto que tampoco tuvo continuidad fue la adquisición en Italia de carros Fiat 3000 Mod. 1921 de los que la Comisión de Experiencias de Artillería llegó a comprar un solo vehículo con la idea tal vez de reemprender la organización de unidades de carros de Artillería. Evaluado, sin que se tomara decisión alguna, acabaría el solitario vehículo arrumbado en la Escuela Central de Tiro de Carabanchel.

El Nasch-Quad n.º 4, fotografiado aquí frente al Ministerio de la Guerra en Madrid, fue uno de los dos "camiones protegidos" enviados desde Marruecos a la capital de España a poco de proclamarse la República. Sería empleado en la reducción del alzamiento dirigido por el general Sanjurjo en agosto de 1932, aunque sólo fuera como elemento disuasorio. (Vía Francisco Marín.)

En mayo de 1931 emprendía la República la reorganización del Ejército en la que se contemplaba la creación de dos Regimientos de Carros de Combate de Infantería y un Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería. Cada uno de los Regimientos de Infantería –de guarnición en Madrid y Zaragoza, respectivamente– contaría con dos batallones de dos compañías a tres secciones de cinco carros, es decir, un total de sesenta carros más otros cinco de mando. El Grupo de Caballería dispondría de dos escuadrones con un total de veintiocho blindados[16]. Sin embargo, en ese momento sólo se contaba con quince carros –los Renault FT.17 matrículas ATM 947, 948, 949, 951, 952, 953, 954, 1080, 1517, 1521, 1523, 1525 y 1527, el Fiat 3000 matrícula ATM 984 y el Trubia ATM 2204, aparte de otros tres Trubia en fábrica medio desmantelados– de los que cinco Renault –una sección– fueron asignados a cada uno de los dos Regimientos de Infantería, mientras los restantes continuarían afectos a la Escuela Central de Tiro. Como quiera que no se hizo nada en este campo, ésta sería la situación en que ambas unidades llegaron a la guerra civil. Por lo que se refiere al Grupo de Autoametralladoras-cañón, la elección del vehículo que debía dotarlo recayó en el semi-oruga Citröen/Kegresse-Schneider P.16 Mod. 29, que tan sólo llegaría a figurar en el emblema diseñado para el Grupo, que mostraba su silueta, pues ni siquiera se adquirió un blindado de prueba. La situación fue prolongándose hasta 1936 en que dicho Grupo de Caballería recibiría doce autoametralladoras Bilbao Mod. 1932, un vehículo que la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao había proyectado –sobre chasis de camión Dodge Mod. K 32– con destino a los Grupos de Asalto del Cuerpo de Seguridad, a los que entregaba igualmente por aquellas mismas fechas dos docenas largas de ejemplares.

INGENIEROS
CAMION PROTEGIDO Nº 2

Imagen tomada en la Plaza de la Cibeles del otro "protegido" presente en Madrid en 1932. Se trata del Federal n.º 2, que en esa época presentaba la configuración, muy diferente de la original, con que fue reconstruido tras haber resultado semidestruido en sus primeras actuaciones en Marruecos.



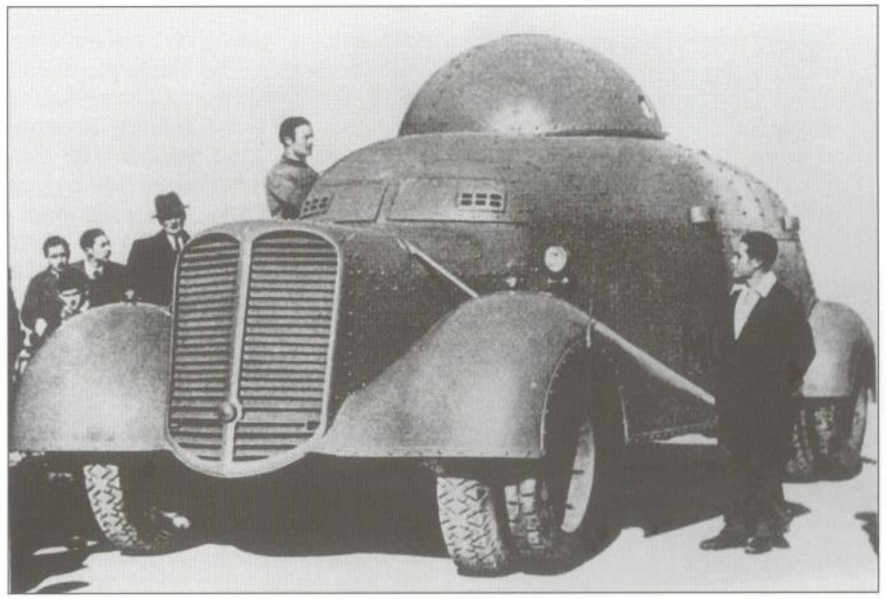
Los denominados "carros Bilbao" –los medios blindados más modernos existentes en España antes de la guerra– fueron exhibidos en desfiles como éste en el que vemos a cuatro de ellos, aún desprovistos de armamento.

Pero no adelantemos acontecimientos. En 1931, se había dispuesto asimismo la constitución de una Agrupación de Radiotelegrafía y Automovilismo en Marruecos, en la que debían reunirse los "Camiones Protegidos" existentes, con una compañía de doce camiones en Ceuta y otra de ocho camiones en Larache, pero la cada vez menor disponibilidad de estos vehículos, que iban paulatinamente causando baja, aparte del envío de algunos de ellos a la Península, acabó por impedir que se completaran las plantillas. Un proyecto de 1934 para constituir una Sección de Autoametralladoras dentro del Servicio de Automovilismo de Marruecos tampoco llegó ser una realidad.

Dos de estos camiones, presentes en Madrid desde 1931 –el n.º 2 (Federal) y el n.º 4 (Nasch-Quad)– fueron empleados en la madrugada del 10 de agosto de 1932 para proteger el Ministerio de la Guerra del frustrado asalto de los militares sublevados a las órdenes del general Sanjurjo. Posteriormente serían agregados al Regimiento de Carros n.º 1. En octubre de 1934 fueron enviados a Asturias para participar en la contención del alzamiento revolucionario contra el Gobierno de la República, incorporándose el día 16 a la columna del Ejército procedente de León que combatía en Campomanes. El Regimiento de Carros n.º 1 hubo asimismo de pro-

---

[16] En un principio se había previsto una dotación de treinta y dos blindados pero, al publicarse las plantillas, se vieron reducidos a veintiocho.

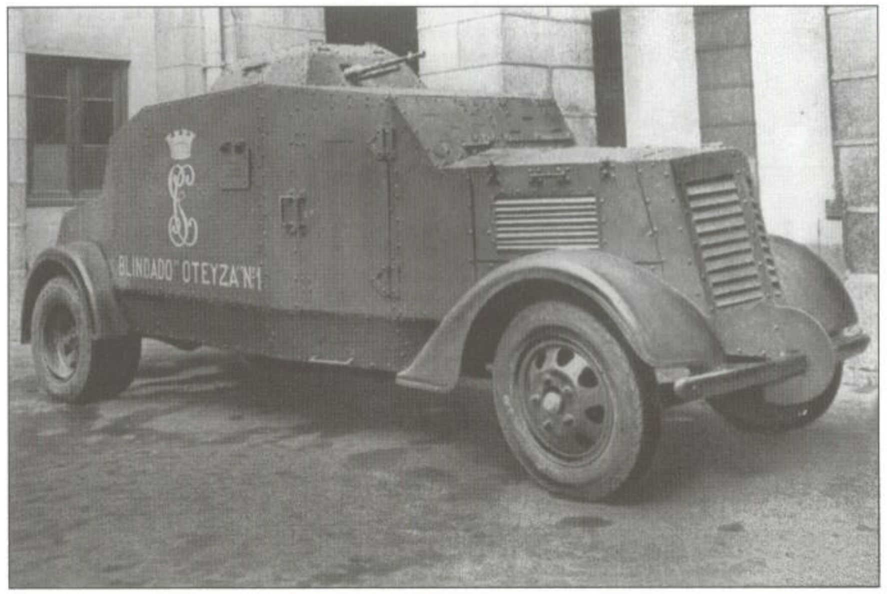


Presentación ante las autoridades del autoametralladora MC.36, proyectado por la Hispano Suiza sobre su camión T-69 y construido finalmente por la Sociedad Comercial de Hierros, en Madrid.

porcionar el personal necesario para tripular otros cuatro “Camiones Protegidos” que fueron enviados por barco desde Melilla a Santander en refuerzo de las tropas que se enfrentaban a los revolucionarios y que, por la premura del envío, se había dispuesto partieran de la plaza africana con sólo dos conductores. Estos cuatro camiones ya no retornarían a Marruecos, quedando, junto con los otros dos, afectos al Rgto. de Carros n.º 1.

Algunos otros vehículos blindados fueron construidos en este periodo anterior a la guerra civil debidos a iniciativas más o menos particulares; así, un blindado –designado MC.36– fue realizado por la madrileña Sociedad Comercial de Hierros sobre el chasis de un camión Hispano Suiza T.69 seguramente con el propósito de acceder al suministro de los mismos a la Guardia de Asalto; suministro que, como hemos visto, acabó quedando finalmente a cargo de la SECN con su “*Carro Bilbao*”.

Por su parte, la planta de Sestao de la citada firma entregaba a esta última en enero de 1936 –con notable retraso respecto a la presentación del prototipo, que había tenido lugar en 1932– veintiséis blindados *Bilbao*. Un número insuficiente para cubrir sus plantillas, desde el momento en que estaba previsto equipar con dos de tales vehículos a la Sección Motorizada de la Compañía de Especialidades de cada Grupo de Asalto. Como quiera que eran dieciseis los Grupos existentes, se habría necesitado un mínimo de treinta y dos *Bilbao*; al no disponerse de tal cantidad, fueron varios los Grupos de Asalto que llegaron a la guerra civil sin haber recibido los esperados autoametralladoras.



Unica foto conocida del autoametralladora Oteyza. Luce el emblema de la Guardia Civil y el n.º 1, que sugiere el inicio de una serie.

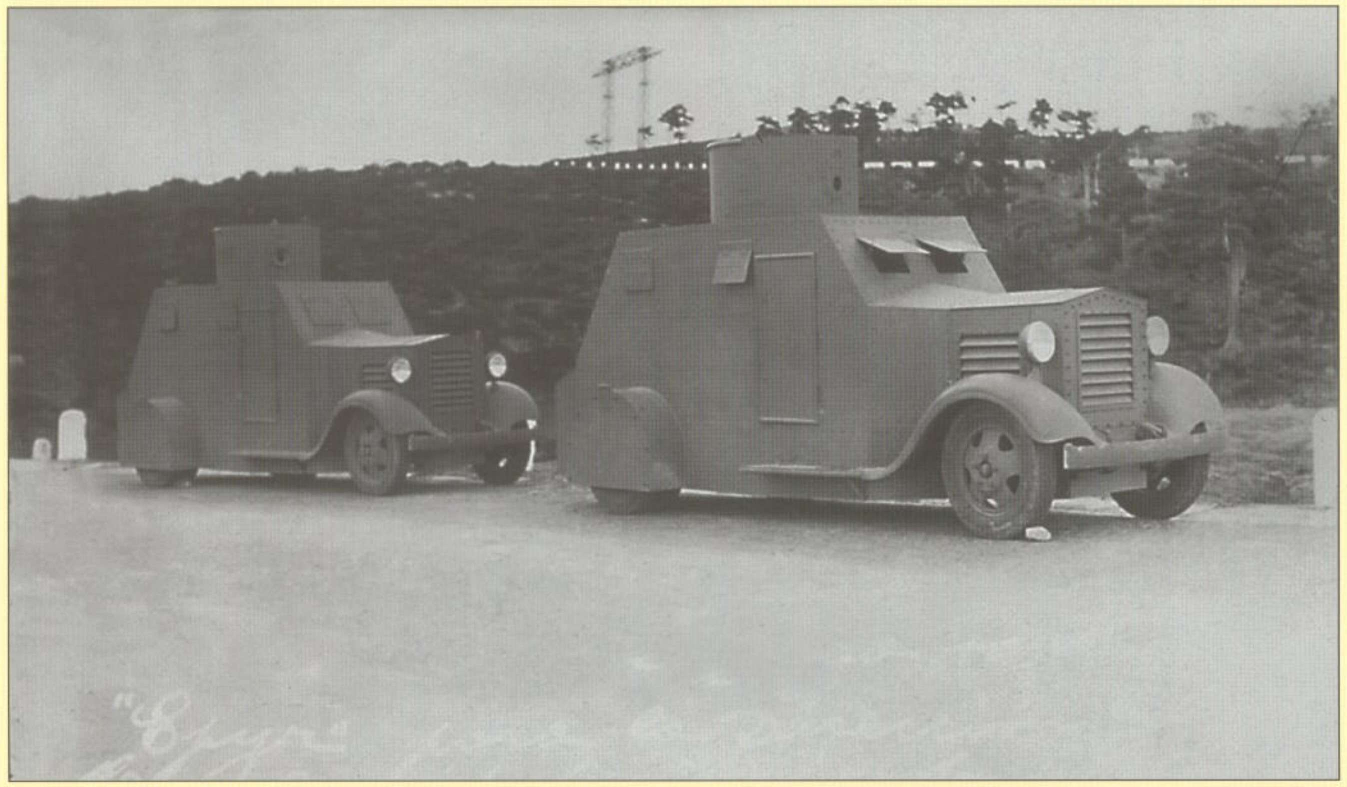
Con anterioridad –en 1934–, los servicios técnicos de la Guardia Civil habían presentado un autoametralladora realizado sobre el chasis de un camión GMC T23 CS al que se dio el nombre de *Oteyza,* sin duda por tratarse de un proyecto debido al comandante, jefe de los citados servicios, don Luis de Oteyza. Como se ha dicho, el Instituto encargó cuatro de estos blindados en diciembre de 1934[17], de los que se desconoce su historial e incluso si llegaron a ser entregados en su totalidad.

Por otra parte, la suspensión de la producción de los carros de combate en Trubia había inducido a dos de los principales participantes en el proyecto –el comandante don Víctor Landesa y el maestro de fábrica don Rogelio Areces– a constituir una empresa para la construcción de vehículos oruga comerciales, aprovechando así la experiencia que habían adquirido en ese campo. Para ello se asociaron con la firma S. A. Juliana. Constructora Gijonesa, donde se llevaría a cabo el montaje final de los mismos y alquilaron las instalaciones de la Sociedad Española de Destilación de Carbones[18], en Trubia, próxima a la Fábrica de Artillería, donde se construirían una serie de elementos que finalmente habrían de ensamblarse en Gijón. Los vehículos así producidos fueron ofertados, como “tractores Landesa”, al Ejército que, tras la oportuna evaluación, acabó por adquirir en 1935 nueve unidades para el Grupo de Artillería Antiaérea n.º 1, con sede en el Campamento de Carabanchel, en Madrid. En cualquier caso, tales vehículos, cuya historia ha sido tratada con

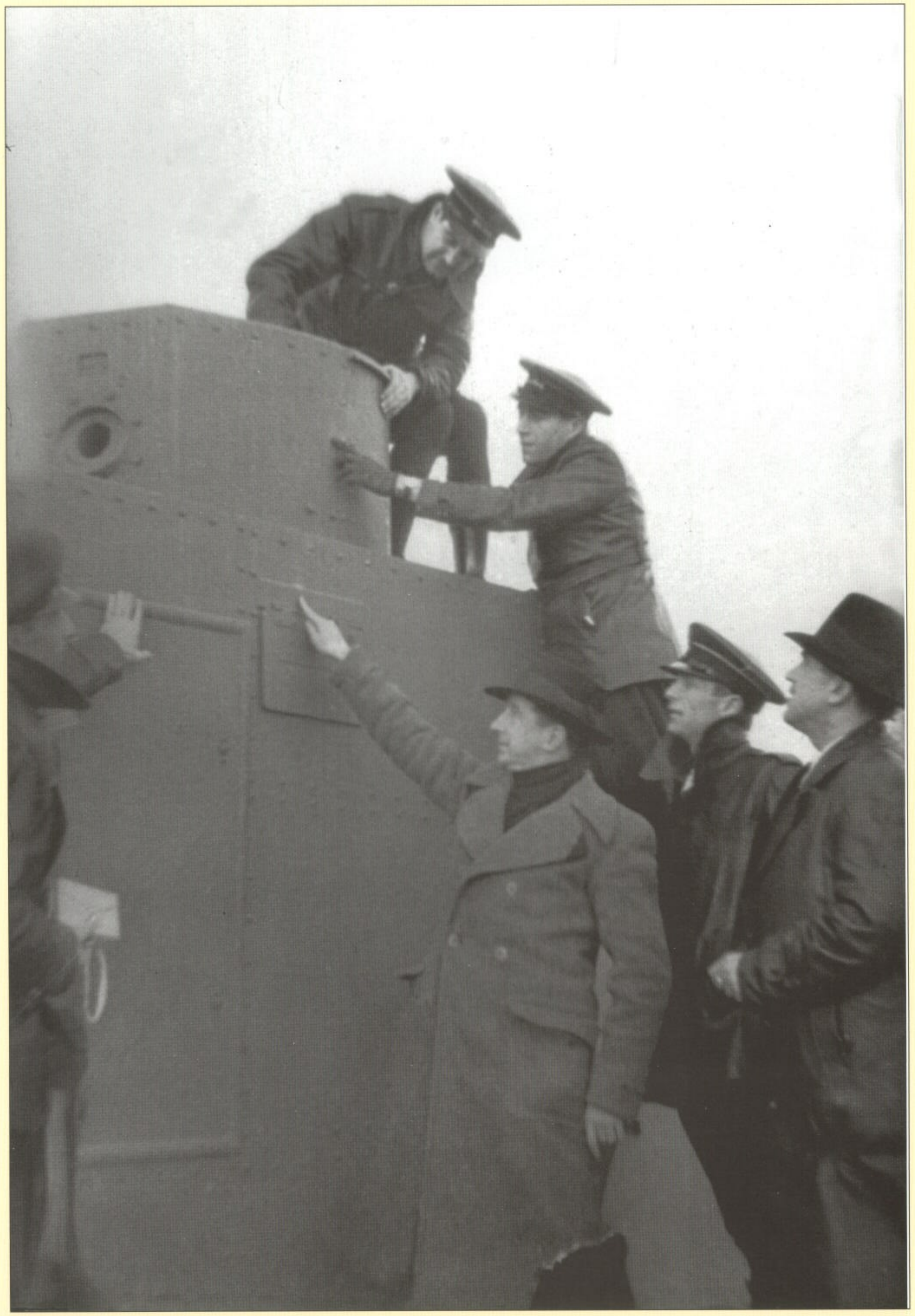
---

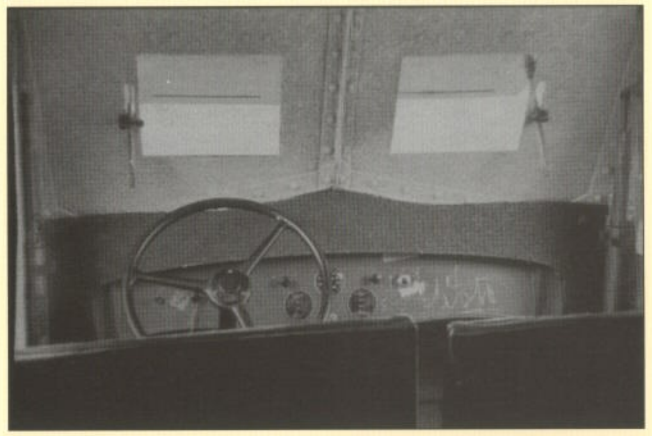
[17] «**Gaceta de Madrid**» n.º 341 de 7 de diciembre de 1934. (Citado por José M.ª Mata Duaso y Francisco A. Marín Gutiérrez en «**Blindados autóctonos en la Guerra Civil española**», págs. 5-6).

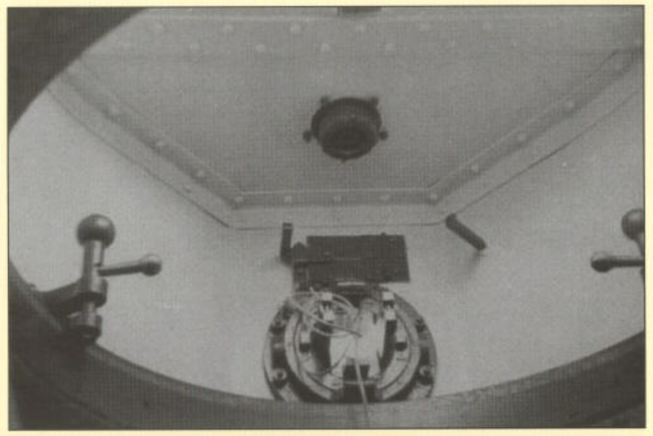
[18] Posteriormente, a partir de 1943, Industrial Química del Nalón.



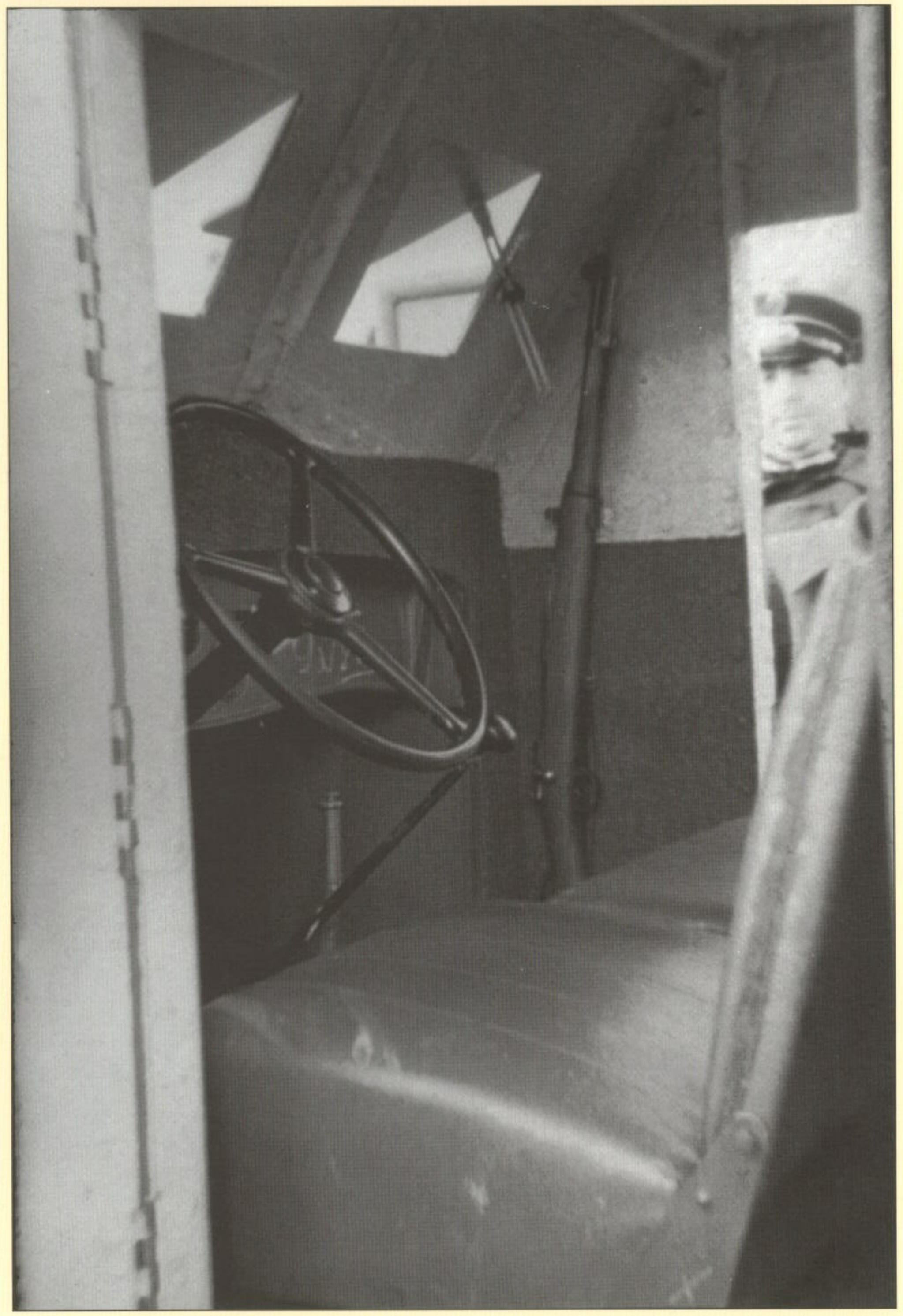
En esta página y las dos siguientes vemos un reportaje fotográfico salido de la cámara de D. Martín Santos Yubero, en el que dos de los primeros autoametralladoras *Bilbao* entregados a la Guardia de Asalto madrileña fueron llevados a lo alto del Puerto de Guadarrama para evaluar su resistencia a los disparos de fusil; pruebas éstas que se saldaron con resultados plenamente satisfactorios...

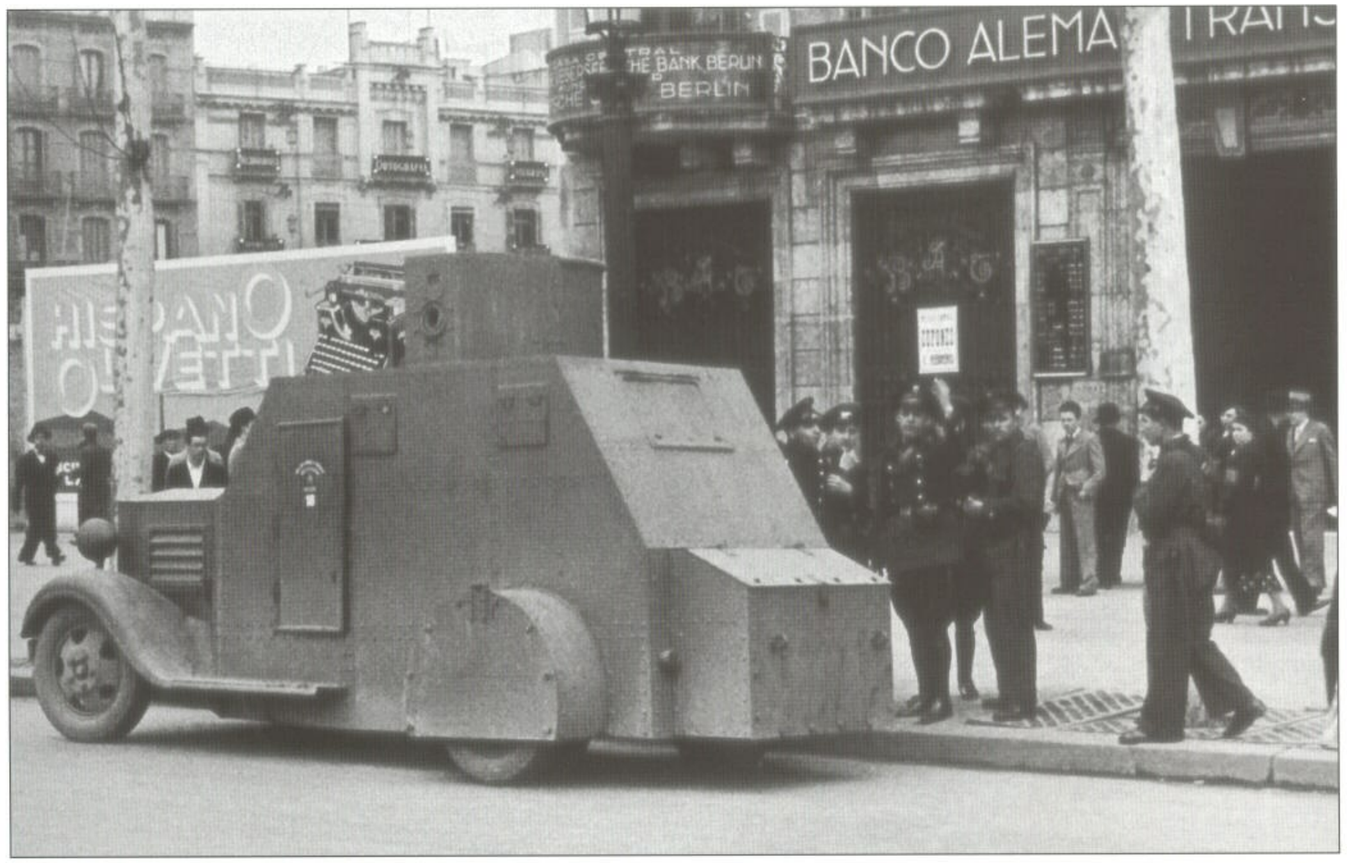






... en otras instántaneas del mismo reportaje se pueden apreciar detalles del interior de un autoametralladora *Bilbao*: puesto de conducción, salpicadero y torre, con el soporte para la ametralladora Hotchkiss y la mirilla. (Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, Fondo Fotográfico Martín Santos Yubero.)

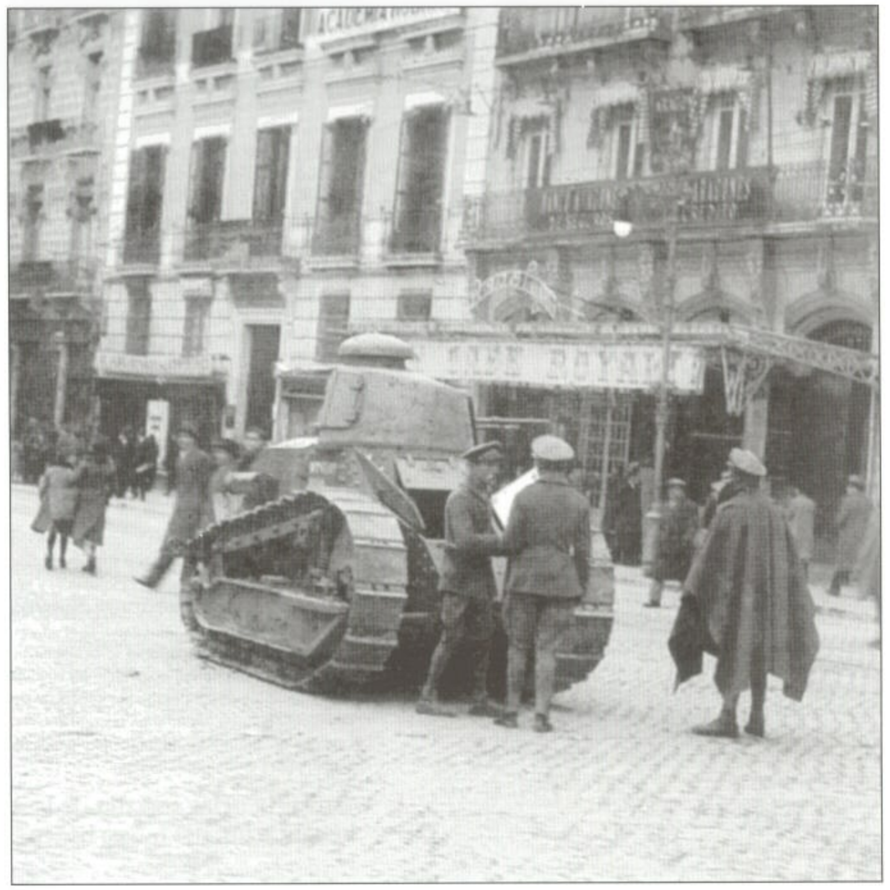




Los "carros *Bilbao*", apenas entregados a los Grupos de Asalto del Cuerpo de Seguridad, fueron empleados –incluso desarmados– en la represión de los frecuentes disturbios callejeros que precedieron a la guerra.

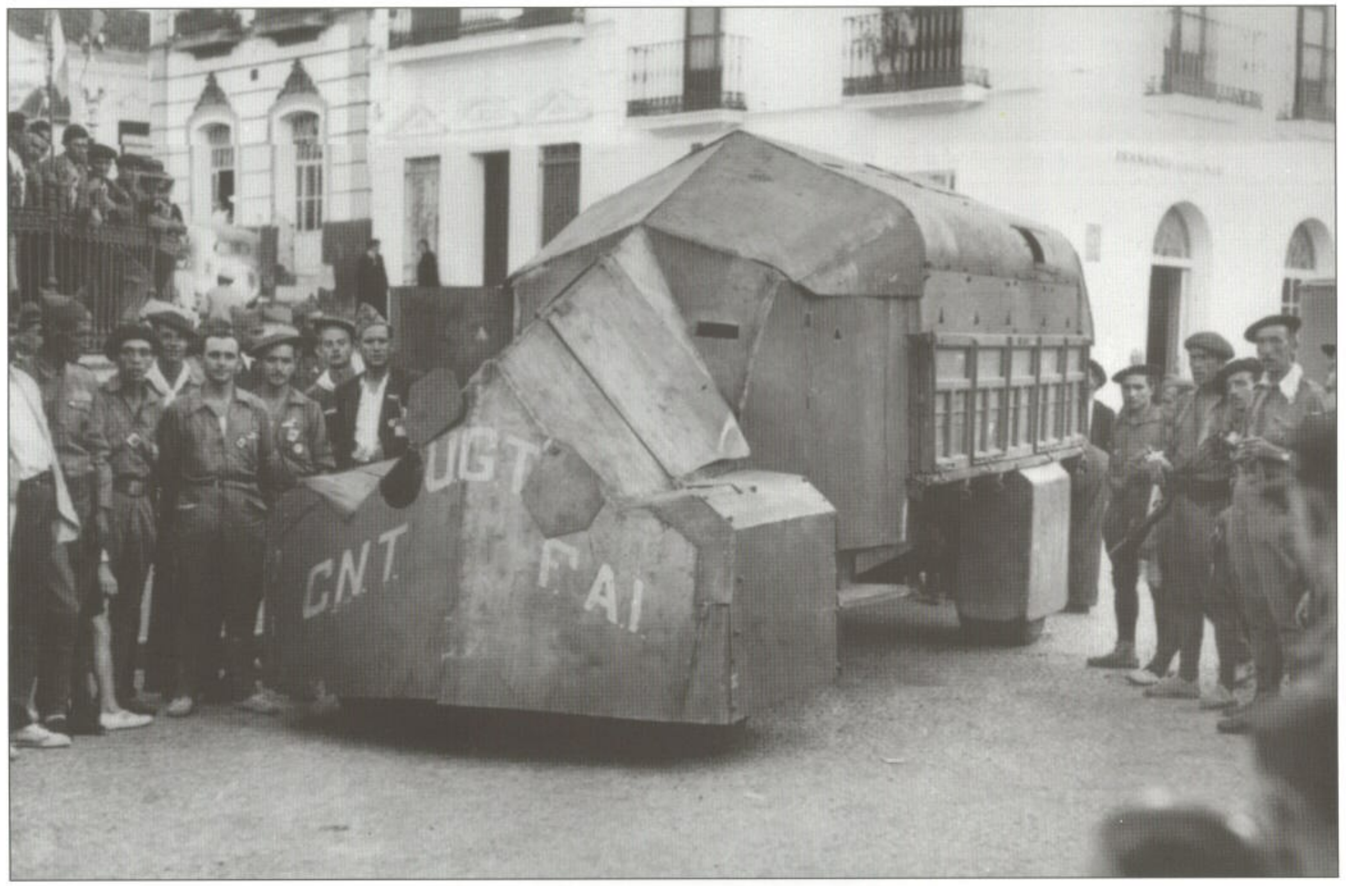
más detalle en otra parte de esta obra[19], no eran, ciertamente, vehículos acorazados. Más relación guarda con el tema que aquí se trata la producción de una variante blindada del tractor Landesa, del que se produjeron algunas unidades que llegaron a entrar en combate en la revolución de 1934 y en la guerra civil; pero siempre en el teatro de operaciones del Norte, lejos por tanto del escenario geográfico que ahora estudiamos.

Al igual que los "carros *Bilbao*" del Cuerpo de Seguridad, los Renault del Ejército fueron empleados como elementos disuasorios en las numerosas revueltas y motines de preguerra, tal como nos muestra la imagen de este FT-17 del Rgto. de Carros n.º 2 en las calles de Zaragoza durante los sucesos revolucionarios de 1934.



---

[19] «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**». Págs. 11-12, 15-16 y 18.

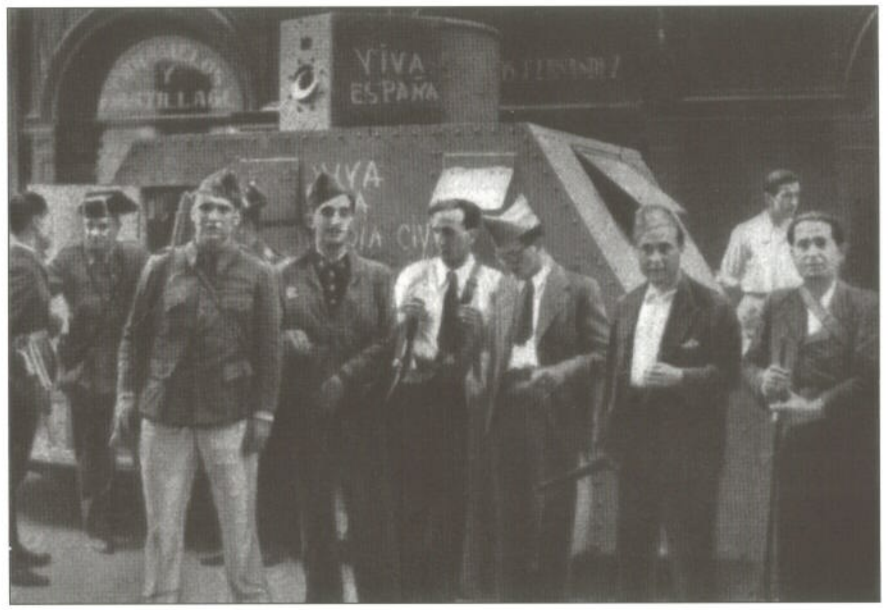


18 de agosto de 1936. Los requetés de las columnas «*Redondo*» y «*Garrigós*» se fotografían en Aracena, que acaban de ocupar, ante un camión blindado, realizado en los talleres "Minas de Riotinto", tomado al enemigo.

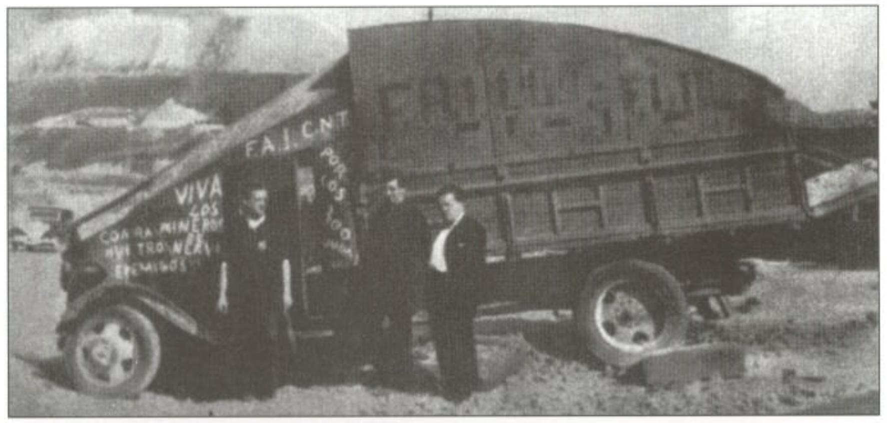
La guerra en el Sur

El 18 de julio de 1936, poco antes de las tres de la tarde, una compañía del Regimiento de Infantería «Granada» n.º 6 proclamaba en Sevilla el Estado de Guerra. Con este acto saltaba a la Península la sublevación militar que se había iniciado en Melilla la tarde anterior. La citada compañía de Infantería, al mando del capitán Rodríguez Trasellas, pregonaba la aplicación de la Ley marcial por orden del general Inspector del Cuerpo de Carabineros, don Gonzalo Queipo de Llano, que apenas hacía una hora había tomado el mando de la 2.ª División tras destituir a su titular, general don José Fernández Villa-Abrille. Las autoridades sevillanas del Frente Popular optaron por hacer frente a los alzados con el apoyo de las fuerzas de Seguridad y Asalto, organizando la defensa armada del Gobierno Civil, conjuntamente con el Ayuntamiento, La Telefónica y el Hotel de Inglaterra, edificios estos que hubo de asediar el Ejército.

Entre los medios defensivos puestos por la Guardia de Asalto (5.º Grupo) a disposición del Gobernador civil figuraban dos autoametralladoras *Bilbao* de los tres con que contaba en Sevilla, dado que el tercero se hallaba en esos momentos en reparación. Los dos autos blindados sembraron la confusión en las calles adyacentes a los reductos gubernamentales hasta que les hizo frente el cañón de acompañamiento de que disponía el Regimiento de «Granada». Un disparo de esta pieza, efectuado desde la Plaza del Duque de la Victoria, sobre el autoametralladora



Uno de los "carros *Bilbao*" de la Guardia de Asalto de Sevilla, ya en poder de los alzados, como revelan los lemas patrióticos –«Viva España», «Viva la Guardia Civil»– con que ha sido decorado.



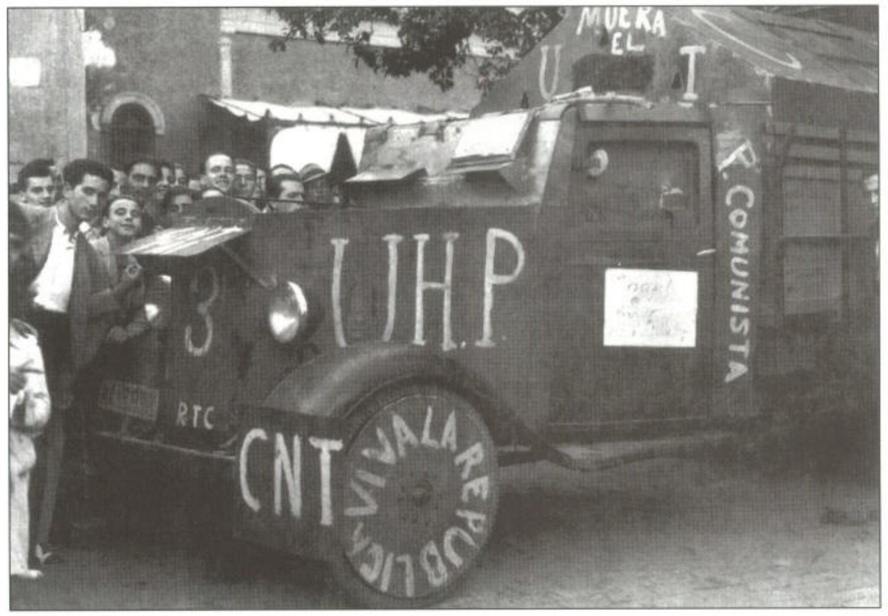
Camión blindado –muy precariamente, por cierto– en Nerva, según se desprende de uno de los rótulos que ostenta, o Riotinto. Al parecer, se trata del blindado tomado por la Guardia Civil en La Pañoleta, el 19 de julio.

n.º 3, que salía de la calle O'Dónell, fue suficiente, aunque no llegara a impactarle, para que sus tripulantes lo abandonaran en poder de los alzados, haciéndose cargo del mismo el capitán, profesor de equitación, don Gabriel Fuentes Ferrer.

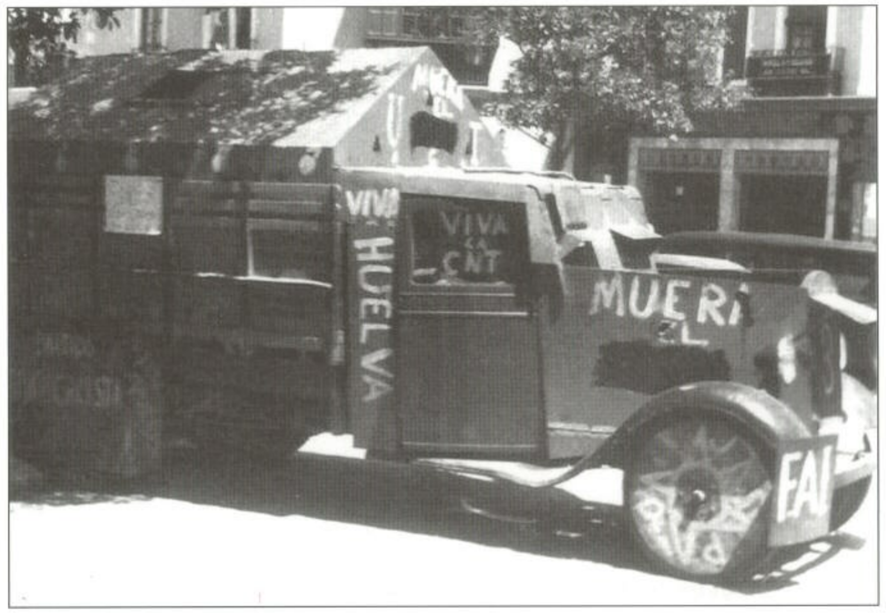
El segundo blindado fue víctima, en la calle de Tetuán, de una descarga cerrada de fusilería hecha a bocajarro sobre el motor por un grupo de infantes que le aguardaban refugiados en un portal. Los disparos averiaron el motor, dejando al blindado momentáneamente inutilizado[1].

Además de los tres *Bilbao* de la Guardia de Asalto, había en Sevilla dos "camiones protegidos" de Artillería –probablemente Latil–, un blindado de la Guardia Civil y, según algunas fuentes[2], un carro Renault FT.17 pendiente de reparación en la Fábrica de Artillería. A estos medios se unirían tempranamente dos camiones blindados de Marina que se encontraban en Cádiz. La identificación de todos estos medios resulta especialmente confusa, pues la terminología que se les aplica en documentos y relatos –blindados, camiones blindados, carros blindados o carros de asalto, indistintamente– no permite mayores precisiones. Esto es algo con lo que iremos topando repetidamente en todos los teatros de operaciones. En cualquier caso, la existencia de los blindados citados queda refrendada en una Orden de Operaciones emitida por el general Varela el 11 de agosto y transcrita por Javier de Mazarrasa[3], sobre la que volveremos más adelante; en cuanto al carro FT.17, no debía de encontrarse en la Fábrica de Artillería, pues una Memoria de dicho establecimiento publicada después de la guerra, que recoge toda la producción realizada durante la misma, no registra reparación alguna de carro Renault en 1936, mientras fueron cinco las efectuadas en 1937 –obviamente, de vehículos de presa bélica– por lo que, si este carro realmente existió, debía de hallarse en la Maestranza de Artillería y, por supuesto, en estado de casi total inutilidad.

Requetés andaluces posan ante un camión blindado tomado el 1 de agosto de 1936 en Puente Genil.



Camión blindado en las Minas de Riotinto expuesto en Huelva a la curiosidad pública a principios de agosto. Seguramente se trata del capturado el 26 de julio por la columna *«Carranza»* a los frentepopulistas que trataban de apoderarse de Almonte.



El mismo camión blindado n.º 3 de la página anterior visto por el costado opuesto. Destaca en él, aparte de su rusticidad, la decoración revolucionaria que muestra, tachada parcialmente por sus captores.

Todos estos ingenios fueron poniéndose sucesivamente en servicio y agregándose a las columnas de operaciones que constituía el Ejército nacional para extender su dominio sobre la Andalucía occidental. El primero de ellos en ser utilizado fue el *Bilbao* n.º 3 –tomado en estado de funcionamiento el día 18– para el asalto al Barrio de Triana, efectuado el 21 de julio por los legionarios llegados a Sevilla por vía aérea. El *Bilbao*, tripulado por el capitán Fuentes, fue agregado a los hombres del comandante Castejón que atacaban Triana por el puente de Isabel II. Estas mismas fuerzas marcharían seguidamente hasta Alcalá de Guadaira. El día 23 la columna *«Castejón»* operaba en los barrios sevillanos de La Macarena y San Julián, aún en poder de los frentepopulistas, con el apoyo de "*un carro de asalto con ametralladora y un carro blindado*", según la **«Historia de la Cruzada Española»**[4]. ¿Sería el citado en primer lugar el FT.17?

Del lado de los partidarios de la República no había quedado ningún vehículo blindado pero, dentro de la más pura ortodoxia de la revolución soviética, allí donde se dispuso de medios capaces para blindar un camión, por mínimos que fueran, se pusieron inmediatamente a la tarea. Así, en fecha tan temprana como la noche del 18 al 19 de julio, partía de Nerva y Riotinto, en dirección a Sevilla, una columna motorizada de elementos revolucionarios en la que figuraban dos camiones blindados –o, más bien, protegidos someramente por chapas adosadas a la carrocería en las instalaciones mineras de esta última población–, uno de los cuales, matrícula SE-16991, cargado con dinamita, volaría en la mañana del 19 al ser alcanzado por los disparos de la Guardia Civil que se enfrentó a la columna en La Pañoleta, provocando la desbandada de los atacantes y la captura, además, del otro blindado.

Por su parte, la columna *«Castejón»* fue requerida para cooperar en la ocupación de Morón, donde había quedado detenida la columna *«Lapatza»*, al haber caído en combate su jefe. Castejón llegó a Morón el 23 de julio, ganando inmediatamente la plaza con el apoyo de dos camiones blindados; con toda probabilidad, los dos *Bilbao* de Asalto, al mando del capitán Gabriel Fuentes, que actuarían incorporados a las fuerzas de Castejón durante toda su campaña andaluza: el 27 en la ocupación de Palma del Condado (Huelva), el 28 en la de Osuna y Estepa, el 29 en la de La Roda y Lora de Estepa, el 30 en la de Pedrera, el 31 en la de Herrera, Casariche y Gilena y el 1 de agosto en la de Puente Genil (Córdoba). A la ocupación de esta última cooperaron otras dos columnas, una de las cuales –la procedente de Ecija, al mando del capitán Escuín–, al decir de Sánchez del Arco[5], disponía de "*un carro blindado*". Los defensores republicanos de Puente Genil contaban igualmente con un camión blindado, preparado probablemente en la propia población, que fue capturado por las tropas nacionales.

También disponían de un camión blindado en Peñarroya-Pueblonuevo las columnas republicanas que atacaron los enclaves nacionales del Valle de los Pedroches. Camión que el 27 de julio logró penetrar en solitario –pues fue abandonado por los milicianos que debían acompañarle– en la plaza de Hinojosa del Duque, donde sufrió un muerto y un herido entre sus tripulantes, aunque logró retirarse apresuradamente bajo el fuego de los defensores. En Huelva, en las minas de Riotinto continuaron blindándose camiones, empleándose dos de ellos el día 26 de julio en un contraataque efectuado sobre Almonte, que había ocupado el día anterior la columna nacional mandada por el capitán de corbeta don Ramón de Carranza; ésta resistió el ataque sin mayores apuros, logrando apoderarse de uno de los blindados.

Las fuerzas nacionales, tras consolidar su situación en Sevilla y su entorno continuaron ampliando éste mediante la acción de pequeñas columnas, como la del comandante Gutiérrez Pérez que ocupaba Brenes, Cantillana y Tocina el 30 de agosto en la que, al parecer, se alineaba el carro Renault FT.17[6]. Igualmente la columna del comandante don Francisco Buiza, organizada en Sevilla el 6 de agosto con el designio de tomar Constantina –lo que ocurriría el día 9–, disponía de dos blindados que, según Mazarrasa[7], eran los dos camiones protegidos Latil de Artillería. Este mismo

---

[1] Enrique de la Vega Viguera («**Sevilla y la Artillería**», págs. 245-246) asegura que el blindado inmovilizado lo fue por un proyectil de 75 mm. de la 2.ª pieza de la sección del teniente Porras de la 1.ª Batería del 3.º Rgto. Ligero.

[2] Javier de Mazarrasa. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**», pág. 12.

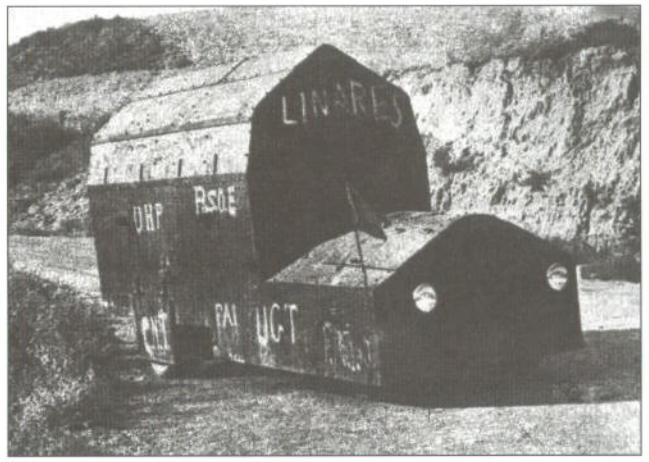
[3] Op. cit., pág. 30.

[4] Tomo XI, pág. 219.

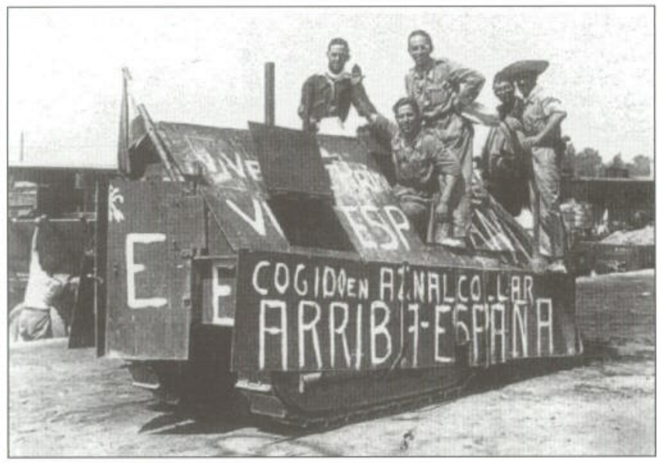
[5] «**El Sur de España en la reconquista de Madrid**», pág. 50.

[6] Javier de Mazarrasa. Op. cit., pág. 30.

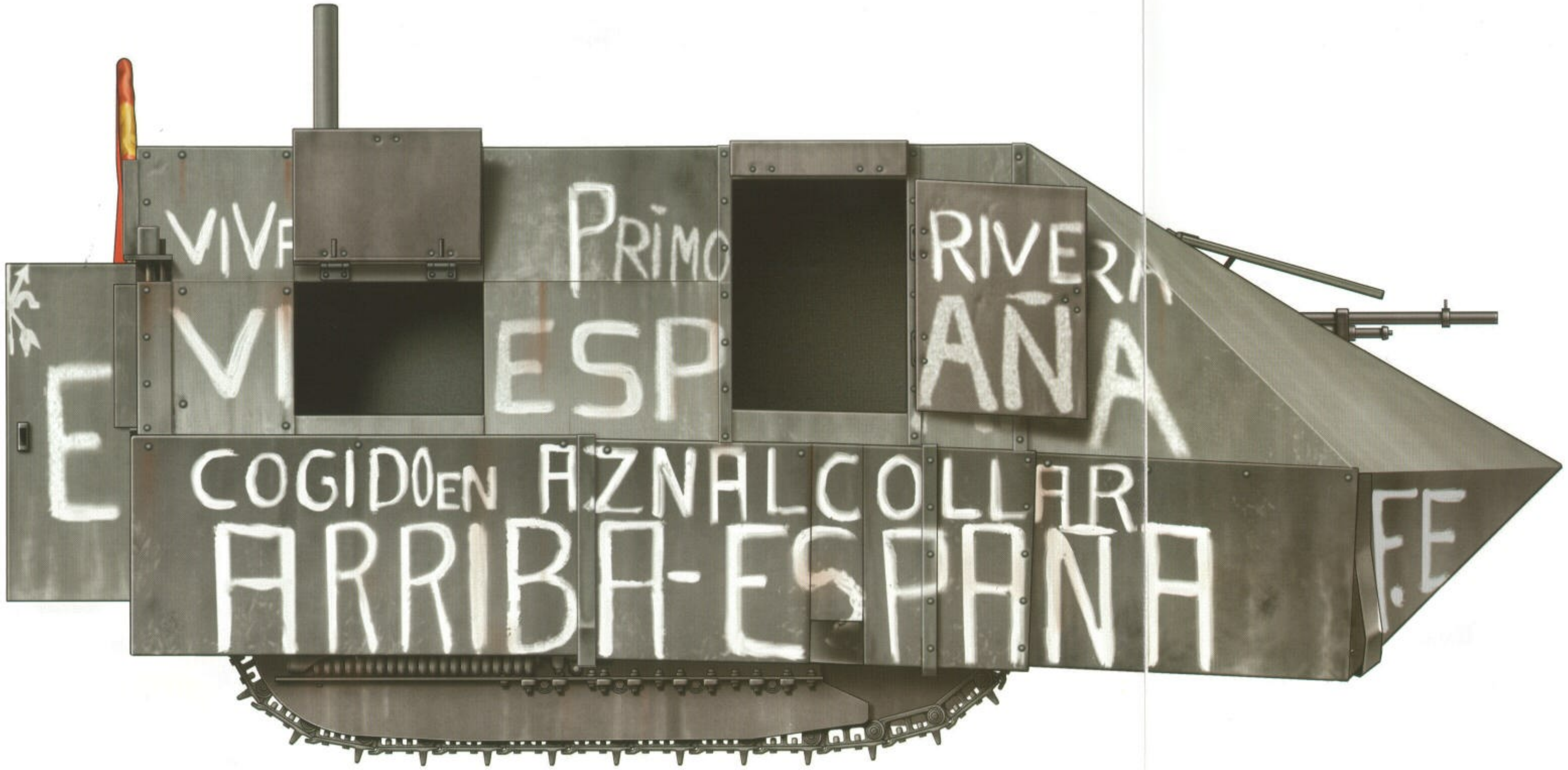
[7] Op. cit., pág. 30.



La columna gubernamental del comandante Pérez Salas –una de las que atacaron la capital cordobesa bajo la dirección del general Miaja– disponía de algunos camiones blindados en Linares.



Falangistas sevillanos de la columna Álvarez Rementería se fotografían sobre el "tanque" capturado el 17 de agosto en Aznalcollar: un curioso blindado realizado sobre un tractor agrícola Fiat.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



autor nos informa del empleo como vehículo de exploración de un "*autoametralladora ligero*" de la Guardia Civil –muy probablemente un Oteyza– durante el intento por ocupar Espejo y Castro del Río llevado a cabo por la columna *«Sáenz de Buruaga»* el 6 de agosto. Esta columna procedía de Córdoba, población que sería atacada inútilmente el día 20 por las fuerzas del general Miaja a las que se habían incorporado algunos camiones blindados en Linares; concretamente, a la columna del comandante Pérez Salas.

Los Talleres Mina de Riotinto prosiguieron blindando camiones, de los que dos fueron empleados el 5 de agosto, en las proximidades de Valverde, contra las tropas nacionales que, habiendo ocupado Huelva el 29 de julio, trataban de extender su dominio hacia el norte de la provincia. A estas tropas se había sumado el 15 de agosto la columna *«Álvarez Rementería»*, procedente de Sevilla, en la que figuraba el autoametralladora Bilbao n.º 1, que se encontraba en reparación en dicha plaza al producirse el Alzamiento. Esta columna ocupaba el día 17 Aznalcollar, capturando un curioso blindado realizado por los republicanos sobre un tractor oruga Fiat mientras el 18 entraban en Aracena las columnas *«Redondo»* y *«Garrigós»*, tomando otro camión blindado. Dentro de este mismo ciclo de operaciones, otra columna nacional, a las órdenes del capitán Varela Paz, entraba el 25 de agosto en Zalamea la Real, siendo fuertemente contraatacada al día siguiente por fuerzas frentepopulistas que contaban con el apoyo de dos de los camiones blindados construidos en Ríotinto, que fueron capturados por los requetés de Huelva integrados en la columna. Ríotinto caía en poder de los nacionales el 26 y en los días siguientes el resto de su cuenca minera, donde se tomaron algunos camiones blindados más.

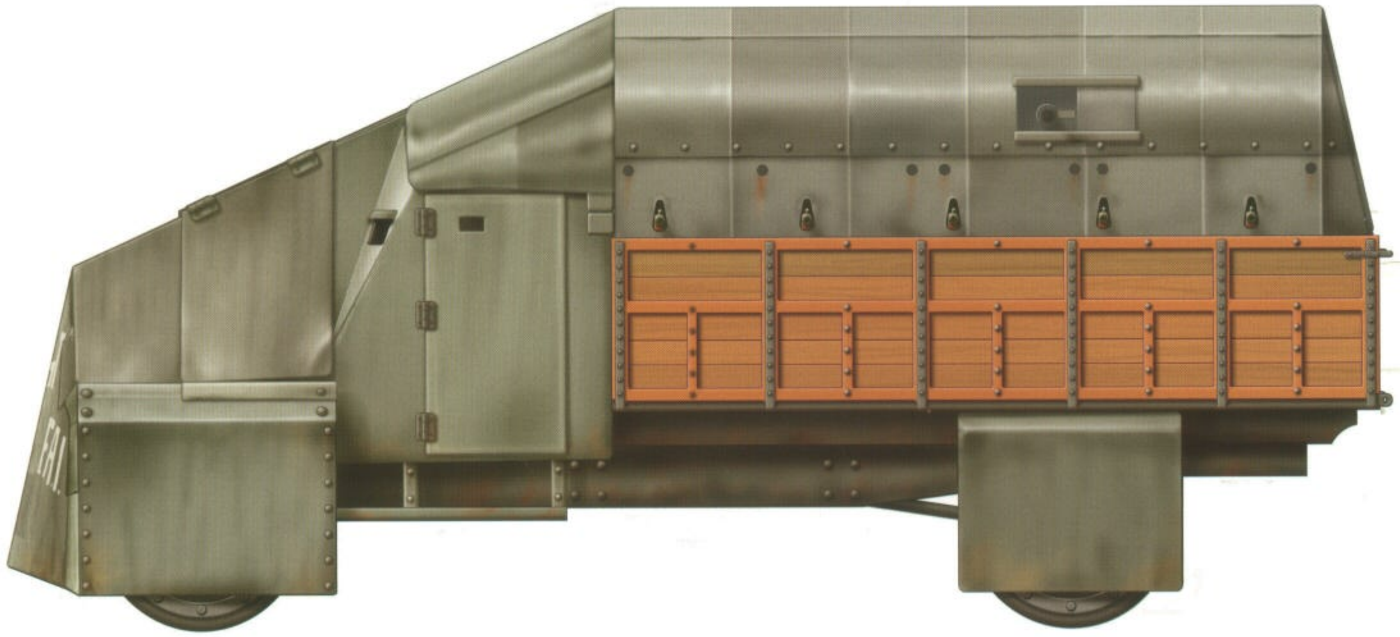
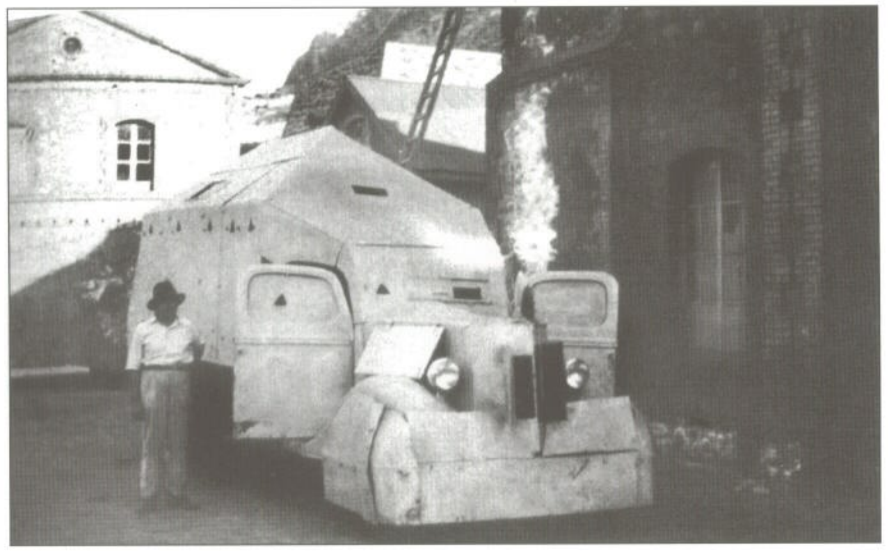


Ilustración que nos muestra al camión blindado, realizado en los talleres "Minas de Riotinto", tomado al enemigo por los requetés de las columnas *«Redondo»* y «Garrigós», cuya fotografía aparece en la página 39.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



Uno de los últimos camiones blindados en los talleres "Minas de Riotinto". Su proyecto y realización, fruto sin duda de la experiencia adquirida, son muy superiores a los de otros vehículos del mismo establecimiento que hemos visto en páginas anteriores.

Entretanto, el general Queipo de Llano había encomendado al general Varela el establecimiento de la comunicación con Granada –que hasta la fecha permanecía aislada- a través de la carretera La Roda-Antequera-Loja. Con ese propósito, Varela dictaba el 11 de agosto su Orden de Operaciones n.º 2 en la que se precisaban los medios blindados con que contaba y sus misiones. "*Los autos blindados explorarán los flancos de la siguiente forma: los dos de Marina hacia el Este por la carretera del puerto de Mataliebres a la de Alameda-Campillo hasta 3 kms. Los otros dos de Artillería en dirección Oeste por la carretera de Osuna hasta una distancia similar. El blindado de la Guardia Civil en*

CNT
UGT
FAI
JS
F.A.I.
VIVA
U H P
UGT
CNT
UHP

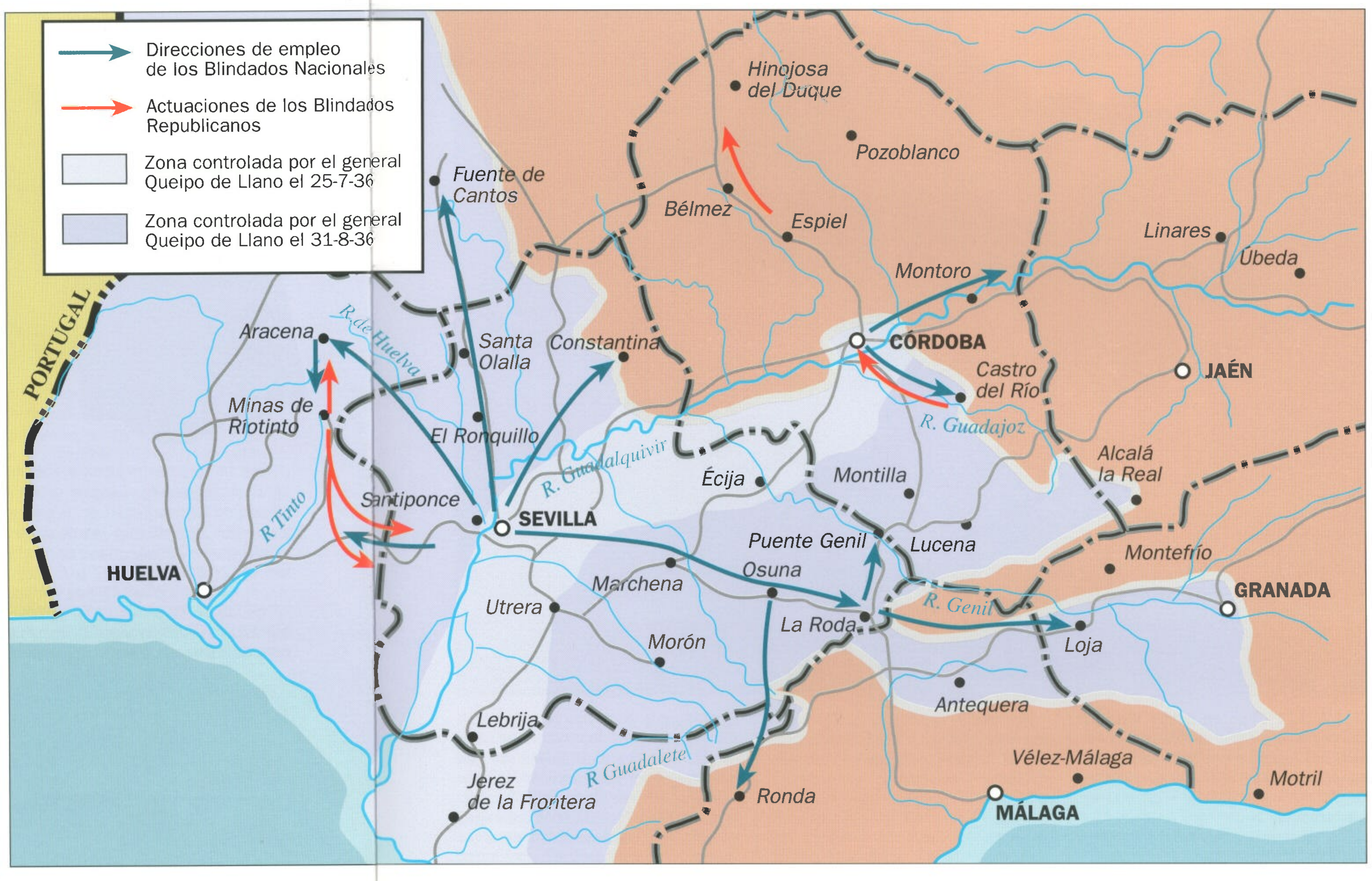
Dos camiones blindados por el Frente Popular Malagueño. No se conocen detalles de su empleo en operaciones, aunque, dada la precariedad de su diseño, más les valdría no haber intervenido en ninguna.

mi PC. Salida a la 1 hora de La Roda en cabeza de vanguardia".

Con anterioridad, se habían organizado en Sevilla las primeras columnas que habrían de partir hacia Madrid, por Extremadura. La primera de ellas, la que mandaba el teniente coronel don Carlos Asensio Cabanillas, salió al anochecer del 2 de agosto; la segunda (comandante don Antonio Castejón) lo hizo veinticuatro horas más tarde, en la anochecida del día 3. Contaba esta última con los dos autoametralladoras *Bilbao* al mando del capitán Fuentes[8], con los que había venido operando desde el día 19 de julio por la Andalucía occidental. Marchó esta columna totalmente motorizada, llevando en cabeza los dos *Bilbao* en misión de exploración, hasta ocupar Llerena y Calera, ya en tierras extremeñas, ampliando los flancos de la columna *«Asensio»*, que la precedía en un avance en punta y con la que se reuniría para el ataque a Mérida.

U.H.P
ALMERIA

Tampoco la Almería republicana quiso permanecer ajena a la producción de blindados, poniendo en pie de guerra, al menos, el vehículo que nos muestra la imagen.


Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
Zona controlada por el general Queipo de Llano el 25-7-36
Zona controlada por el general Queipo de Llano el 31-8-36
PORTUGAL
Hinojosa del Duque
Pozoblanco
Fuente de Cantos
Bélmez
Espiel
Linares
Úbeda
Montoro
Aracena
R. de Huelva
Santa Olalla
Constantina
CÓRDOBA
Castro del Río
JAÉN
Minas de Riotinto
El Ronquillo
R. Guadajoz
Alcalá la Real
R. Guadalquivir
Écija
Montilla
Santiponce
SEVILLA
R. Tinto
Puente Genil
Lucena
Montefrío
HUELVA
Osuna
GRANADA
Marchena
Utrera
La Roda
R. Genil
Morón
Loja
Antequera
Lebrija
Vélez-Málaga
R. Guadalete
Jerez de la Frontera
Ronda
MÁLAGA
Motril

En Andalucía., ya en el mes de septiembre, el Mando nacional decidía operar sobre Ronda, para lo cual reunió tres columnas –la "de Sevilla" (Redondo), la "de Cádiz" (comandante Arizón) y la "de Antequera" (comandante Corrales)– que ocuparon la zona, culminado las operaciones con la entrada en Ronda el día 16. Nos consta la presencia de un blindado a disposición de la columna Redondo; no obstante, Javier de Mazarrasa asegura[9] que para el ataque a la plaza se reunieron un camión protegido de Artillería, los dos autos blindados de Marina, el autoametralladora de la Guardia Civil y el carro FT.17.

En operaciones posteriores, como la ocupación de Espejo y Castro del Río, en la última decena de septiembre, la de la cuenca minera de Peñarroya, en octubre o la de Lopera y Porcuna, a fin de año, no se hace prácticamente referencia al uso de vehículos blindados nacionales[10]. Probablemente, el agotamiento de los empleados con cierta asiduidad en los tres primeros meses de guerra había llevado a su desaparición operativa. Los más modernos de entre ellos –los *Bilbao*– habían sido agregados a las columnas que marchaban sobre Madrid, siendo indudable que a los restantes, dado su estado achacoso, debía quedarles escasa vida. Aparece, sin embargo, en el frente un notable ingenio digno de mención, pese a su corta vida operativa, como es un raro –por lo escaso– tren blindado nacional. Fue durante las operaciones sobre Montoro-Lopera en que la columna Redondo ocupaba El Carpio y Pedro Abad el 22 de diciembre, despejando así la vía del ferrocarril de Córdoba a Madrid, lo que permitió la llegada del citado tren blindado al teatro de operaciones el día 23, protegido por el 3.er Piquete del Tercio de Requetés de *«San Rafael»*[11].

Pero lo realmente importante es que por estas fechas hacían acto de presencia en Andalucía los primeros auténticos carros de combate, cuando cuando el 21 de noviembre desembarcaban en Sevilla del vapor *«Ernani»* (ex español «Ebro», *requisado y gestionado por* los italianos como transporte militar) veinte Fiat–Ansaldo de los modelos C.V.33

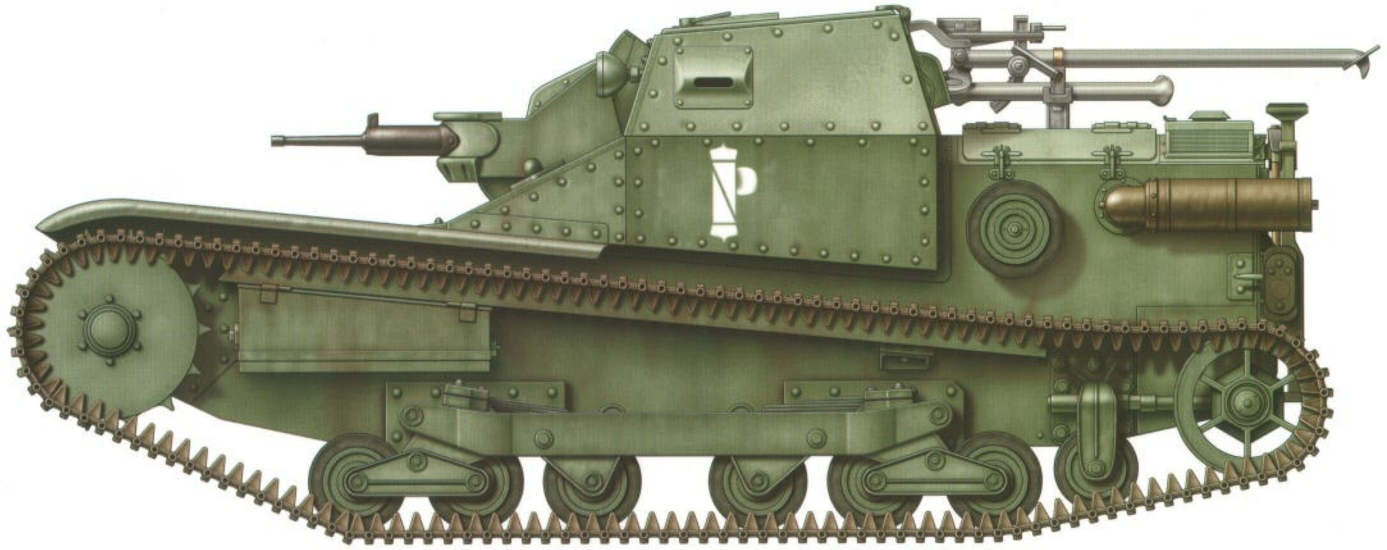
---

8 Eran, como se ha dicho, los blindados n.º 2 y n.º 3. Uno de ellos iba decorado con los rótulos "*Viva España*" y "*Venga Meneo*"; el otro proclamaba "*Siempre Adelante*".

9 Op. cit., pág. 31

10 Tan sólo hay noticia del empleo de un "coche blindado" con el que un pelotón de requetés cordobeses trató de apoyar el traslado de una compañía de Infantería desde Villaharta a Espiel en la noche del 12 al 13 de octubre. Un ataque republicano junto al cementerio de esta última localidad impidió la totalidad de dicho traslado, quedando abandonado el blindado que, posiblemente, pasó a poder del enemigo (ver Julio Aróstegui. «**Los Combatientes Carlistas en la Guerra Civil Española. 1936-39**» **II**, pág. 404)

11 Julio Aróstegui. Op. Cit., pág. 406.



El C.V. 35 IIº Tipo en primer término ostenta el emblema del jefe del batallón. Los *legionari* enarbolan ufanos la bandera italiana; algo que no sería ni mucho menos habitual durante el transcurso de la guerra.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

El mismo C.V. 35 IIº Tipo de la foto anterior tripulado por dos miembros de la «*Legión Cóndor*». Los alemanes, muy interesados por aquel entonces en todo lo relacionado con los medios blindados, no desperdiciaron la ocasión para ensayar los para ellos novedosos *carri veloci*.

y C.V.35, destinados al *Corpo Truppe Volontarie* (C.T.V.), que comenzaría a formarse el mes siguiente[12], y cuyo bautismo de fuego, como se verá más adelante, tendría lugar en la campaña de Málaga.

Por parte republicana, los citados combates por Lopera provocaron la llegada a Andalucía de los primeros blindados soviéticos, pues la XIV Brigada Internacional, enviada como refuerzo a dicho frente disponía de una sección de "*autos blindados*" –con toda probabilidad, Bronieford FA.1– dos de los cuales, según Javier de Mazarrasa[13], serían capturados por la columna «*Redondo*» los días 24 de diciembre y 1 de enero de 1937 respectivamente.

---

[12] Las primeras tropas de infantería para la todavía denominada *Missione Militare*, italiana, llegaban a Cádiz el 22 de diciembre en el «*Lombardía*».

[13] Op. cit., págs. 110 y 111.

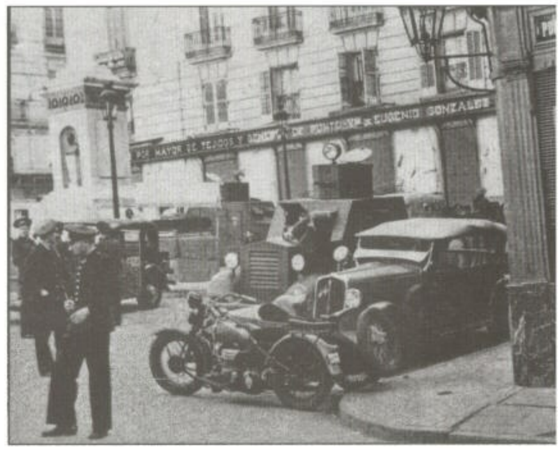
Un "carro *Bilbao*" del Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería –obsérvese el emblema en el gorro del personaje de la derecha– aguarda en una calle madrileña el momento de entrar en acción.

Madrid

Al sobrevenir el alzamiento militar, se hallaban presentes en la capital de España, como se ha dicho, los cinco Renault FT.17 del Regimiento de Carros de Combate n.º 1; un FT.17 más en la Escuela Central de Tiro, en el Campamento de Carabanchel, y cuatro Schneider CA.1 en el Parque de Artillería, en general en un estado muy precario que impediría la utilización de la mayor parte de ellos en los primeros momentos del conflicto. Se hallaban, además, en Madrid los doce blindados *Bilbao* –éstos sí, en estado operativo– del Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería y los de igual modelo de los Grupos de Asalto 1.º, 2.º y 3.º, de guarnición en la plaza, en número probable de seis vehículos.

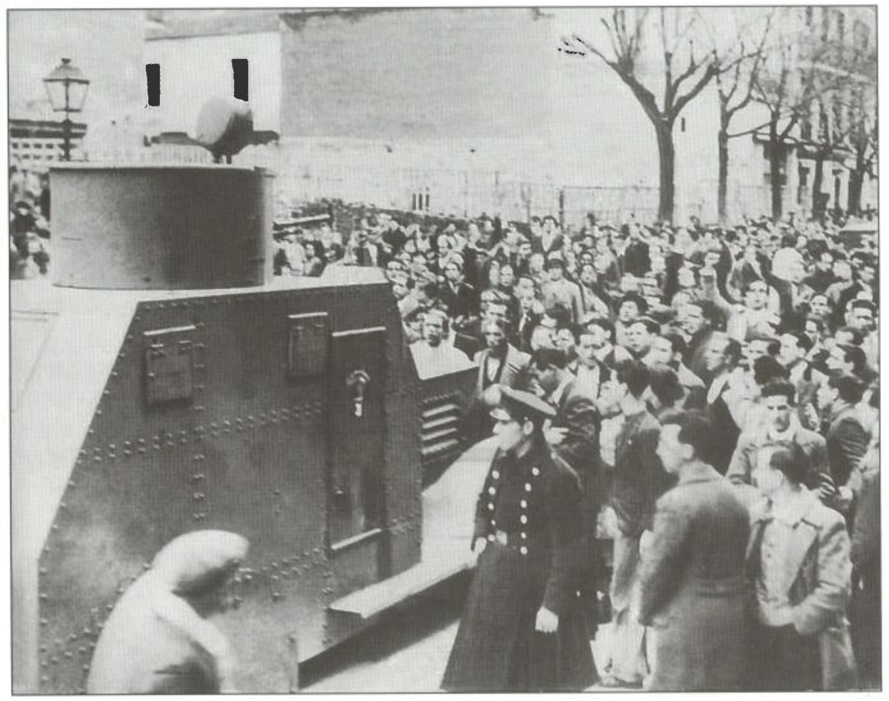
Salvo el Renault presente en el Campamento de Carabanchel, todos los restantes quedaron desde el primer momento a disposición **del Gobierno que haría uso inmediato de los utilizables para aplastar a los militares sublevados. No está documentado este primer empleo de los blindados madrileños** y las referencias al mismo son muy confusas y contradictorias. Un relato que parece haberse consolidado asegura que dos de los Renault del Regimiento de Carros –al mando del brigada Gómez, militante comunista, se precisa– fueron empleados el 19 de julio en sofocar la resistencia del Regimiento «Wad-Ras» n.º 1 para posteriormente –"*horas más tarde*"– intervenir en el ataque al Campamento de Carabanchel y, por fin, el día 20, en unión de un Schneider CA.1 y un par de autoametralladoras *Bilbao*, participar en el asedio al Cuartel de La Montaña. Sin embargo, tal secuencia de los hechos es cronológicamente imposible, empezando por el hecho de que el 19 de julio ningún acuartelamiento madrileño fue atacado.

En ese día 19, el teniente coronel Rodrigo Gil Ruiz, jefe del Parque Divisionario de Artillería n.º 1, decidido partidario de la causa gubernamental, ejecutaría sin la menor demora la orden del Gobierno Giral –formado en las primeras horas de esa misma jornada- de entregar las armas existentes en el Parque a las milicias de sindicatos y parti-



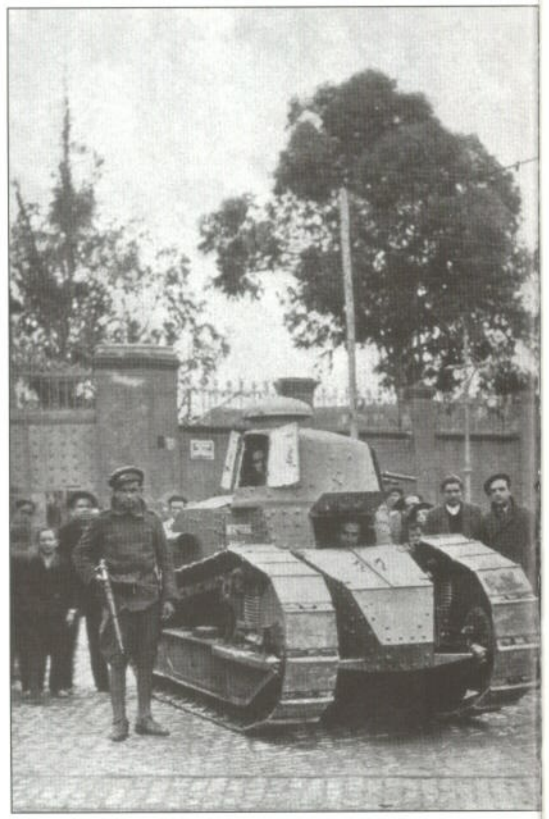
Dos *Bilbao* estacionados en las proximidades del cuartel de Seguridad y Asalto de Pontejos, del que partiera la camioneta del Cuerpo en la que fue asesinado el diputado Calvo Sotelo.

dos de izquierdas. En la noche del 19 al 20 se ponían en servicio en dicho Parque un obús de 155 milímetros, dos cañones de 75 y un carro Schneider CA.1[1] que serían empleados en el ataque al Cuartel de La Montaña que tendría lugar el lunes, día 20. A estos medios se sumarían, al menos, dos autoametralladoras *Bilbao* de Asalto, uno de los cuales, a las órdenes del capitán Agustín Hernández, se situó, según la «**Historia de la Cruzada Española**»[2], frente al número 2 de la calle Ferraz, mientras el otro lo hacía junto al monumento a Cassola al mando del teniente José Fernández; oficiales ambos de la 7.ª Compañía de Asalto[3]. El ataque al Cuartel comenzó poco después de las 07,00 horas culminando con la entrada en el mismo de las fuerzas adictas al Frente Popular hacia las 11,50.



Centro: Un *Bilbao* del Cuerpo de Seguridad entre la multitud madrileña poco antes de la guerra.

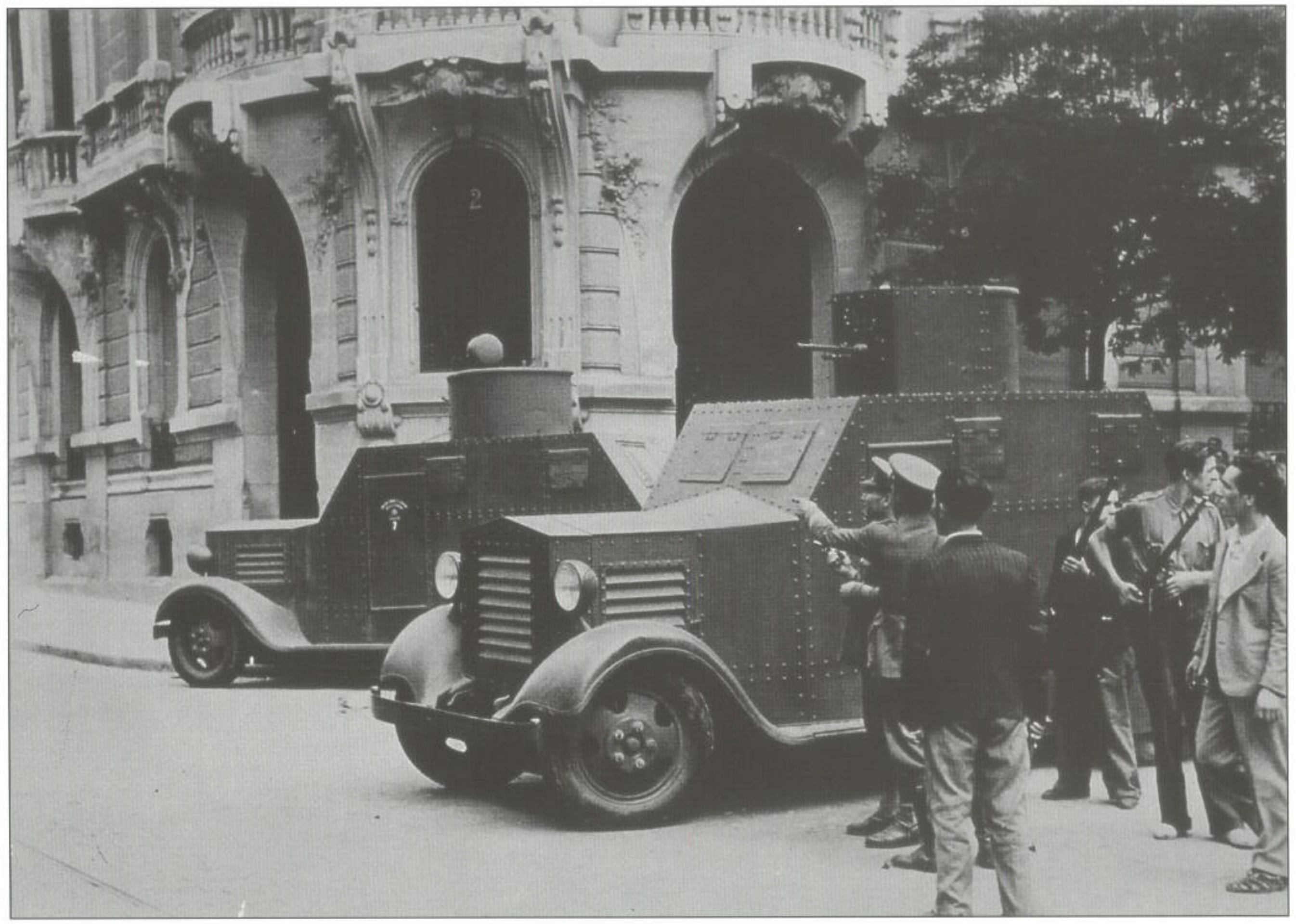
Abajo: La imagen nos muestra el morro de un *Bilbao* de Asalto de los queoperaron contra el Cuartel de La Montaña, en las inmediaciones del mismo. La presencia entre los civiles armados de soldados con polainas y sin guerrera sugiere que ya ha terminado la resistencia del reducto.



A lo que parece, dos de los Renault del Rgto. de Carros madrileño participaron el 20 de julio de 1936, sin especial relevancia, en el asedio al cuartel del Rgto. «*Wad-Ras*» n.º 1.

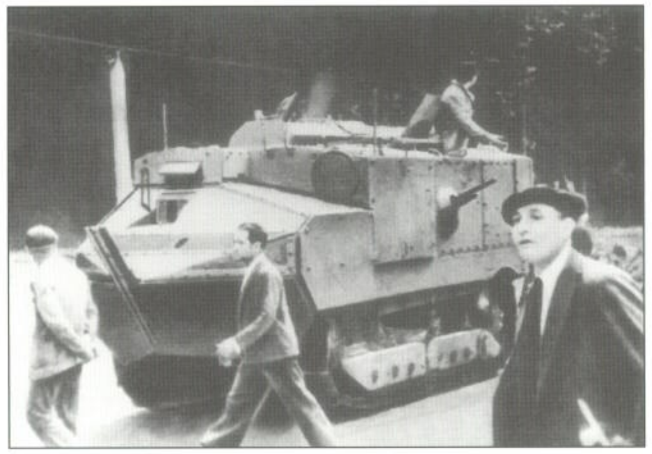
El ataque al Campamento de Carabanchel había comenzado a las 03,30 del día 20 con la caída de una bomba de aviación que desorganizó la columna del Regimiento de Artillería a Caballo en trance de formación para marchar sobre Madrid. Prosiguió la resistencia hasta que la presión de los atacantes, conjugada con la defección de numerosos grupos del interior de los cuarteles, logró abrir paso a los mismos, cesando toda resistencia hacia las 15.00 horas. Mal podían, pues, los dos FT.17 del Regimiento de Carros –si es que realmente participaron en la expugnación del reducto– incorporarse después al cerco de La Montaña, que había sido tomado hacía más de tres horas.

Tampoco era posible que estos dos FT.17 hubieran intervenido previamente en la reducción del cuartel del paseo de María Cristina, sede del Regimiento «*Wad.Ras*» n.º 1, desde el momento en que éste fue el último acuartelamiento sublevado en sucumbir. Se hallaba rodeado, desde primeras horas de la mañana del día 20 por milicianos y guardias de Asalto que no llegaron a emprender un ataque en regla. Sólo fue objeto de un persistente tiroteo, que le causó algunas bajas; tiroteo al que respondió sin apenas resultados entre los atacantes y únicamente cuando les fue comunicada la rendición de los cuarteles de La Montaña y Campamento, sufrieron los alzados un decaimiento de ánimo que permitió a los partidarios de la entrega franquear el paso a los sitiadores con ocasión de la entrada de una ambulancia en el acuartelamiento. Si entre estos últimos figuraban los dos Renault del Regimiento de Carros[4] no pudo haber sido antes del ataque al Campamento de Carabanchel; en todo caso, mientras tenía lugar éste o, apurando mucho las cosas, después, pero entonces sólo en la última fase del asedio al «*Wad-Ras*».



Dos autoametralladoras *Bilbao* dispuestos para el ataque al Cuartel de La Montaña.

Manuel Tagüeña[5] atestigua la presencia de un *Bilbao* de la Guardia de Asalto, al menos, en el primer ataque a los alzados en el Campamento de Carabanchel; blindado sobre el que hicieron fuego las piezas del Regimiento de Artillería a Caballo, matando al ingeniero Jorge Orad de la Torre, que se hallaba a su lado.



Una carro de Artillería Scneider CA.1 se dirige al Cuartel de La Montaña. La foto de la derecha está tomada en la Puerta del Sol, frente al Café Oriental.

Gran Café Oriental

---

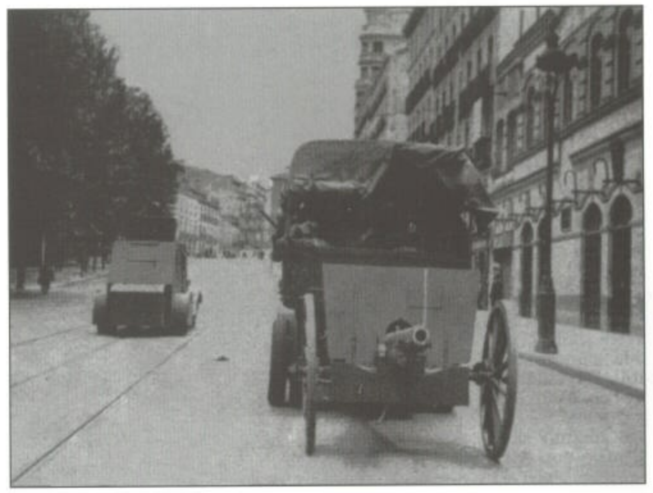
1 Son varias las fuentes que hablan de dos.

9 Vol. IV. Tomo XVII. Pág. 449.

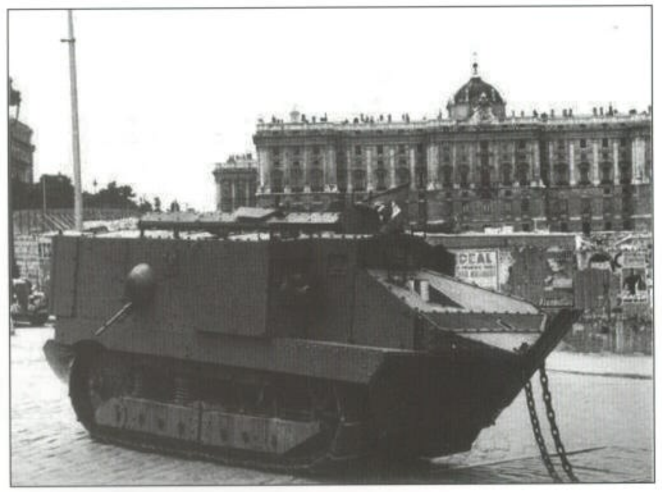
3 Ninguno de los dos figura, con ese nombre y graduación, en el listado de oficiales del Cuerpo de Seguridad y Asalto presentes en Madrid el 18 de julio, que publica Carlos Engel Masoliver en su libro «**El Cuerpo de Oficiales en la Guerra de España**» (págs. 166-168), aunque sí aparece en él un capitán José Fernández Marcos.

4 José Manuel Martínez Bande («**La Marcha sobre Madrid**», 2.ª Ed. Pág. 34) asegura que entre las fuerzas que rodeaban el cuartel del Regimiento n.º 1 en la fecha correcta del día 20 figuraban "...*varios escuadrones de Asalto y un tanque*..."

5 «**Testimonio de dos guerras**», pág. 108.



Un autoametralladora *Bilbao* y un cañón Schneider de 75 mm. Mod. 1906 se retiran por la Plaza de España tras haber contribuido a sofocar la resistencia de los alzados en el Cuartel de La Montaña.



El Schneider CA.1 que tomó parte en el asedio al Cuartel de La Montaña fotografiado, tras el mismo, frente al Palacio Real.

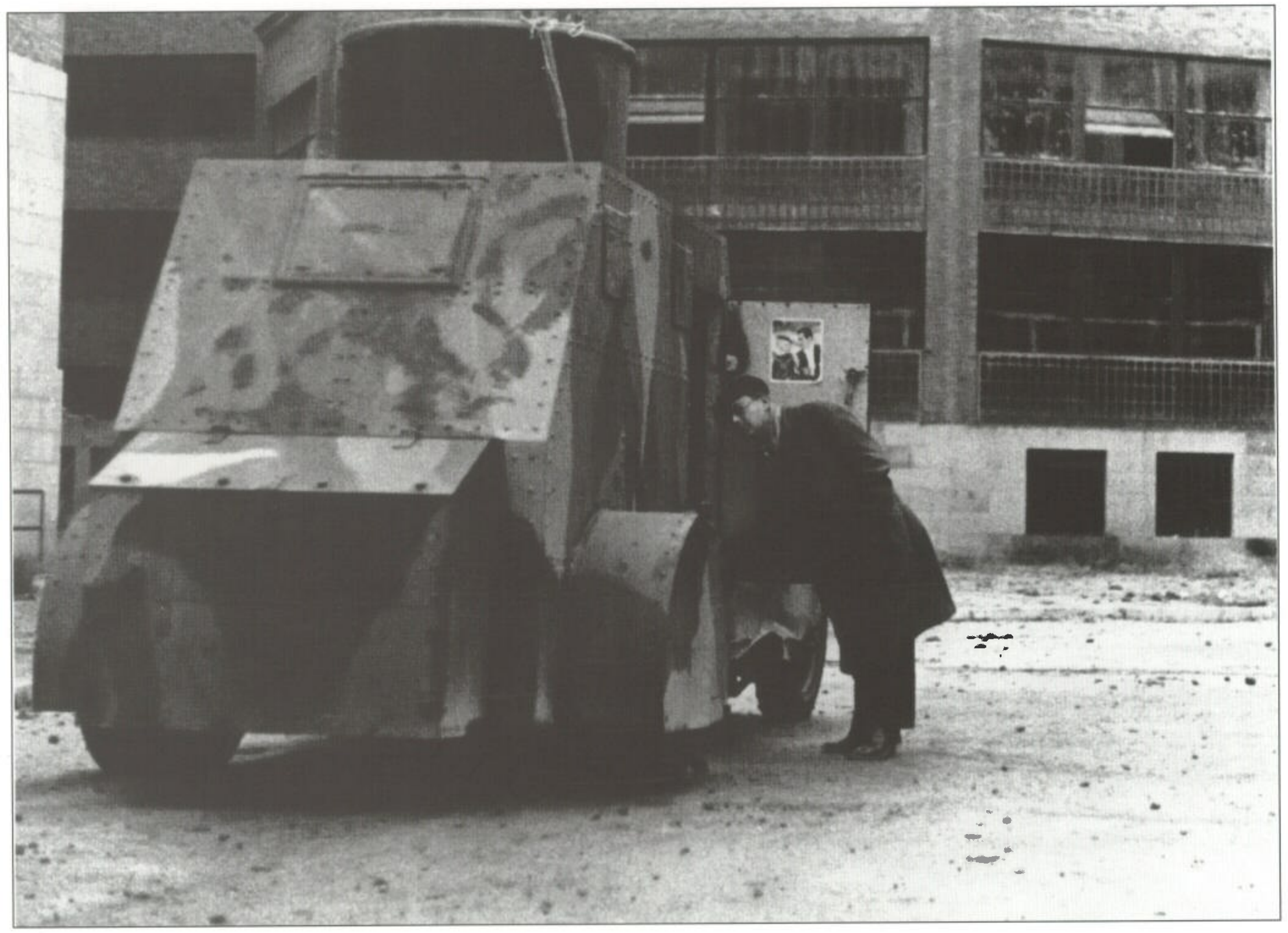
Tampoco son nada precisos los relatos al uso sobre la participación de vehículos acorazados en los combates por la sierra madrileña que tuvieron lugar a seguidas del domino de la capital de España por parte del Gobierno y las milicias del Frente Popular. En cuanto se refiere a la lucha por el puerto de Guadarrama –Alto del León; posteriormente, de "los Leones de Castilla"– se sabe con certeza la intervención en la misma, por parte gubernamental, de la Sección de Carros del Regimiento n.º 1, con sus cinco FT.17.

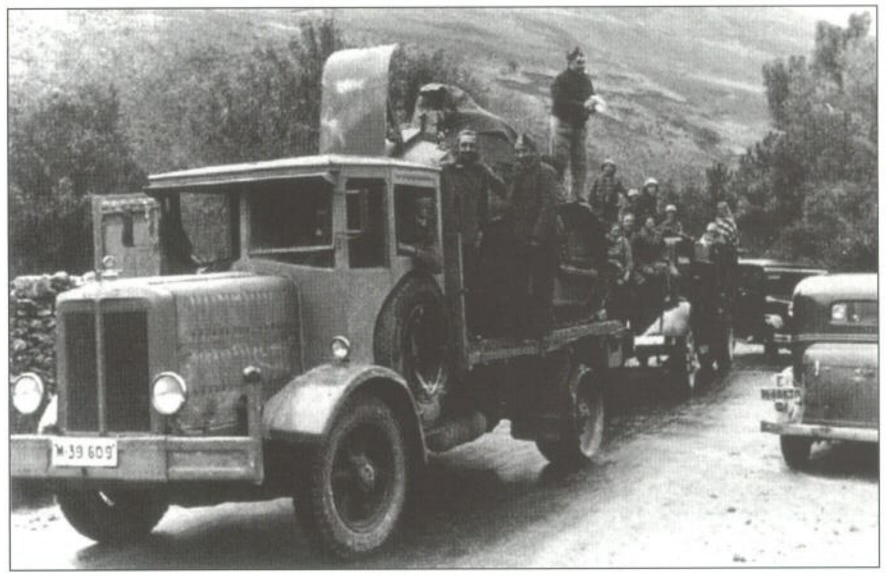
Algunas fuentes[6] aseguran que dicha Sección marchó al frente de Guadarrama el día 21, al mando del teniente del citado Regimiento, Jóse González Gadea, y participó en los contraataques emprendidos por los republicanos los días 24, 25 y 26 de julio para recuperar el alto, que habían conquistado las tropas nacionales. En realidad, no parece que hubiera ningún teniente con ese nombre en el Regimiento de Carros n.º 1; aunque sí había un teniente José González Delgado –podría tratarse de un error de transcripción– y que la presencia de carros en los combates no se acusa en los partes nacionales (Diario de la 7ª División) hasta el contraataque del día 25. Los que sí intervinieron en el contraataque del día 23 fueron los *Bilbao* del Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caba-

---

[6] Javier de Mazarrasa. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**», pág. 14; José M.ª Mata Duaso y Francisco A. Marín Gutiérrez. «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español**», pág. 158.

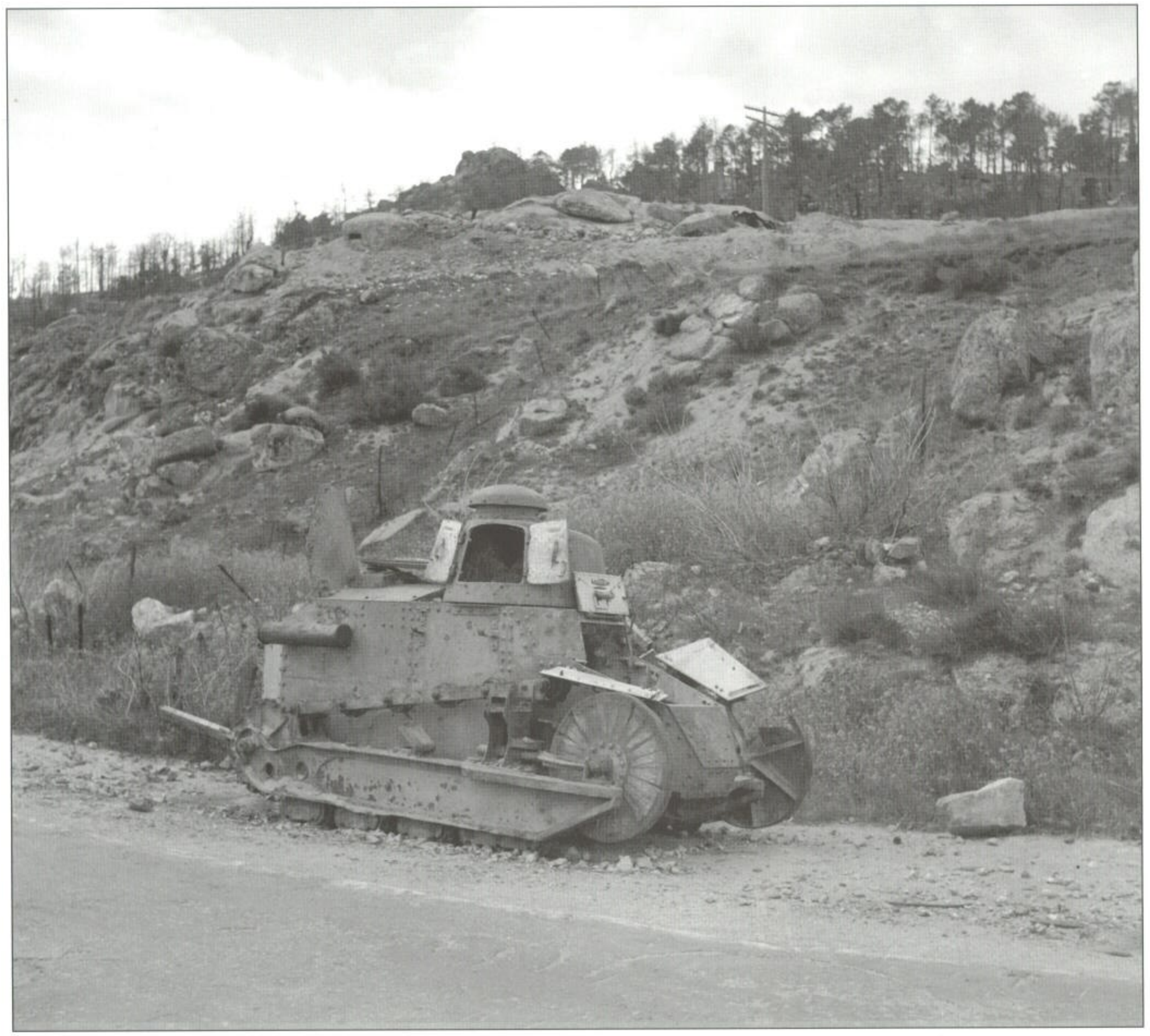
Los "carros *Bilbao*" del Grupo de Autoametralladoras-Cañón serían enviados muy pronto a la Sierra de Guadarrama, donde tratarían de pasarse a los nacionales. Éste, fotografiado en Madrid, muestra en el interior de la puerta lo que parece un cartel publicitario cinematográfico.

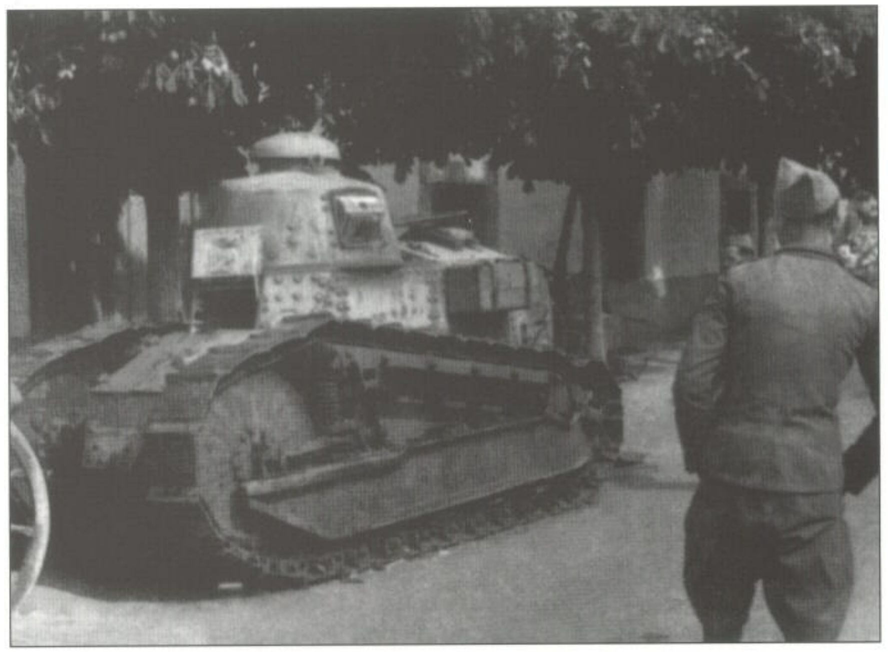




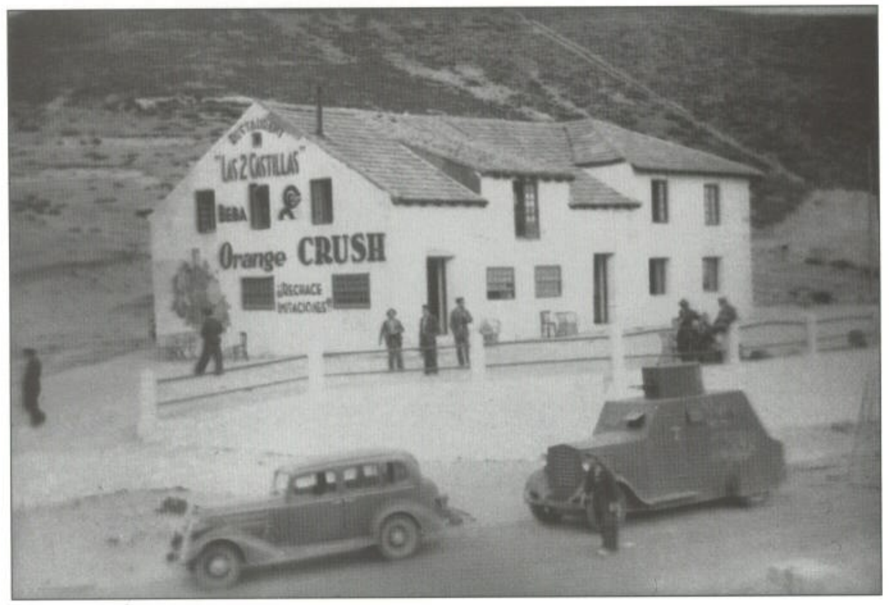
Esta fotografía ha sido publicada en alguna ocasión como la del FT-17 del Rgto. n.º 1 destruido en el contraataque del 25 de julio contra el Alto del León. En cualquier caso, la foto es posterior a esa fecha, pues se aprecian en ella nidos de ametralladoras de fábrica que, obviamente, no existían en las jornadas iniciales de la contienda.

También los Renault FT-17 del Regimiento de Carros n.º 1 serían tempranamente enviados a la Sierra de Guadarrama para tratar de reconquistar el Alto del León





Según Martínez Bande («La Marcha sobre Madrid», 2.ª Ed.), este fue el Renault capturado por los nacionales en el ataque contra Tablada del 31 de julio y reutilizado por éstos en su prosecución el 1 de agosto.



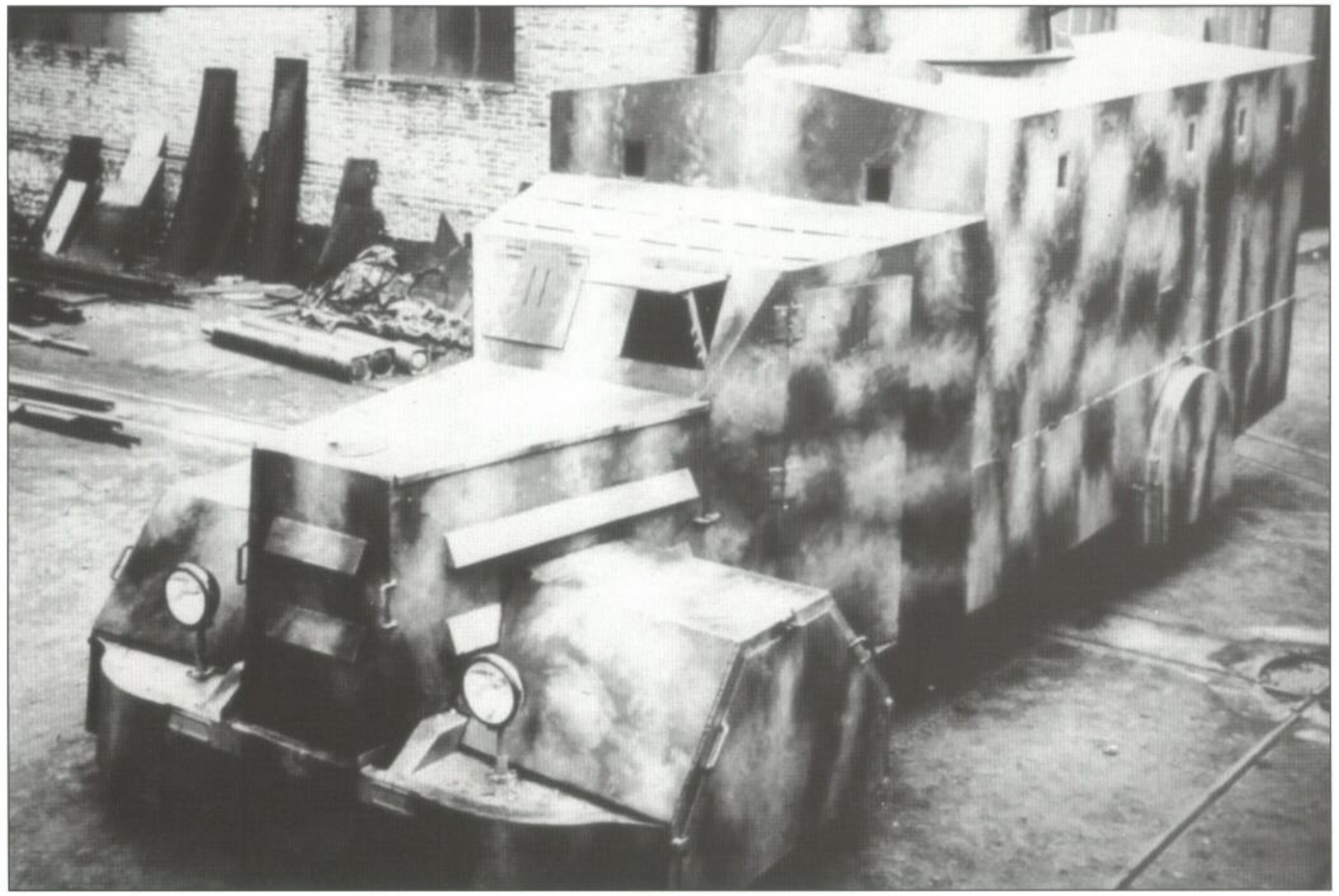
Al puerto de Navacerrada acudieron los *Bilbao* del Grupo de Asalto del comandante Burillo que aquí vemos en la explanada de las Dos Castillas.

llería[7], si bien con escasa eficacia toda vez que sus componentes estaban decididos a pasarse a los nacionales. La intentona resultó un auténtico desastre: cogidos entre el fuego de los republicanos, que trataban de impedir su deserción, y el de los nacionales, que los creían atacantes, sólo consiguieron alcanzar las líneas de estos últimos ocho oficiales[8], nueve suboficiales y 25 soldados; a pie, sin ninguno de sus autoametralladoras. Los gubernamentales fusilarían al comandante jefe del Grupo, Teodulfo Gil Tejerizo. Asimismo, cayeron bajo las balas republicanas el capitán Luis Álvarez Romero, los tenientes Carlos Casademunt y Enrique Gómez Calleja y el alférez Francisco Casillas. Algunos autoametralladoras –bien del Grupo de Caballería, bien de Asalto– lograrían alcanzar la cumbre del puerto en un ataque sorpresa en la noche del 26 que, no obstante, fue una vez más rechazado. En los combates que se desarrollaron a lo largo de ese día 26 intervino un tren armado que apoyaba con su fuego a los carros republicanos desde la proximidad de la estación de Tablada; no obstante, este tren, que encabezaba la locomotora «Montaña» n.º 4606[9], no parece que estuviera blindado, sino sólo protegido por elementos de circunstancias.

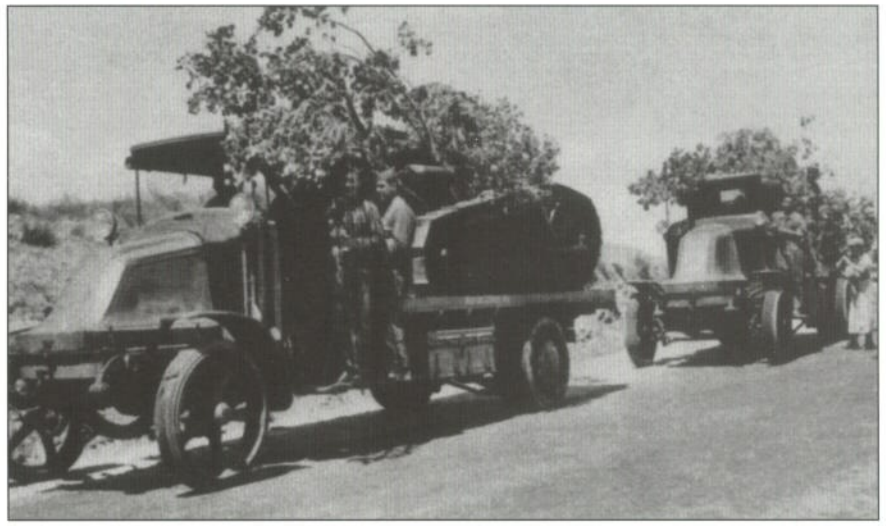
Las fuerzas nacionales que combatían en el puerto de Guadarrama contaron con algún que otro blindado artesanal, como el que nos muestra la foto tomada ante la Academia de Caballería, en Valladolid, donde seguramente fue alistado.

En estos ataques al Alto del León resultó inmovilizado y capturado por los nacionales uno de los Renault gubernamentales. Por otra parte, el Diario de la 7.ª División hace referencia a otra captura de blindados que se gestó en la noche del 30, cuando el general Ponte pidió voluntarios para ocupar por sorpresa unas casamatas, como paso previo al ataque que emprenderían en la jornada siguiente las fuerzas nacionales contra el sanatorio de Tablada. Se ofreció un grupo de falangistas al mando de José Antonio Girón de Velasco y Luis González Vicent que, efectivamente, tomaron las citadas casamatas a costa de dejar prisioneros a sus dos jefes. Al producirse el día 31 el ataque nacional contra Tablada –que se ocuparía– los dos falangistas, Girón y G. Vicent, consiguieron liberarse y apresar a sus captores, así como a "*dos carros de asalto*" –con toda probabilidad, dos Bilbao del Grupo de Autoametralladoras-Cañón[10]– que retrocedían ante la presión nacional. Martínez Bande asegura que los tres vehículos capturados –aunque, alterando los términos, dice "*...dos carros de combate y un blindado...*"[11]– fueron empleados por los nacionales para apoyar el ataque efectuado el 1 de agosto en el que las fuerzas del general Ponte alcanzaron su máxima penetración en dirección a Madrid, al llegar al kilómetro 51 de la carretera general. Tales fuerzas, que constituirían la guarnición del frente, ya estabilizado, de Guadarrama, contarían con la asistencia de uno o dos camiones blindados artesanalmente en Valladolid.

En los combates por el puerto de Somosierra, que culminarían con su conquista definitiva por las tropas nacionales el 25 de julio, no se emplearon, en principio, medios blindados por ninguno de los dos bandos. En cualquier caso, los nacionales continuarían en las jornadas siguientes tratando de ampliar su dominio con la ocupación el día 29 de Robregordo y el 30 de Broajos y otros pequeños pueblos, planeando un ataque a Buitrago para el día 2 de agosto. Para dar apoyo al mismo llegaron



Otro camión blindado en Valladolid, en los talleres de los Ferrocarriles del Norte. Su diseño y realización son muy superiores a los del vehículo de la foto anterior el cual, con toda probabilidad, es posterior.



Renault FT-17, sobre camiones Renault FU.25, del Regimiento de Carros de Combate n.º 2, de Zaragoza, se dirigen al frente de Somosierra para apoyar el ataque nacional sobre Buitrago que tuvo lugar el 2 de agosto de 1936.

---

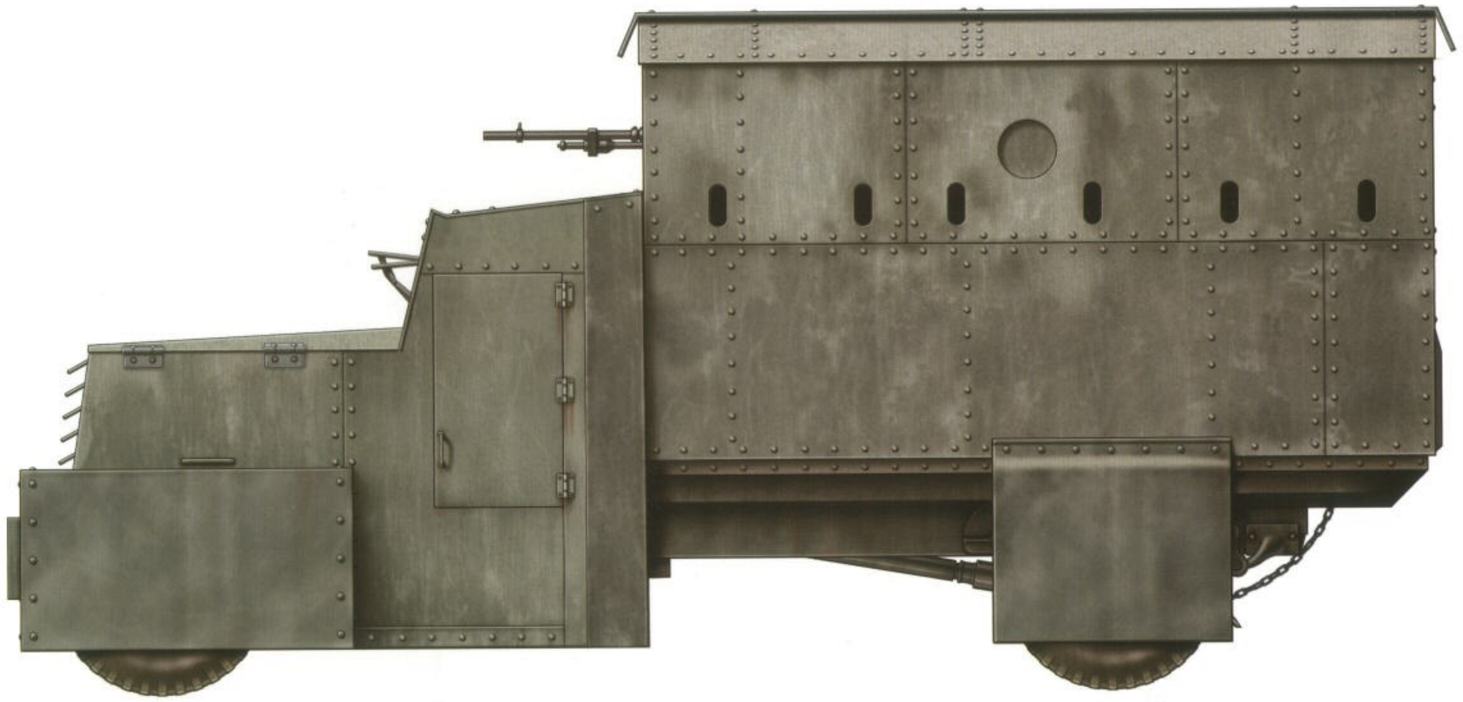
[7] Con toda probabilidad se refiere a ellos la crónica del diario «**Política**» correspondiente a la jornada del día 23 cuando afirmaba que "... *en la explanada de las Dos Castillas hay* [...] *varios tanques blindados provistos de ametralladoras...*".

[8] Capitán Glicerio Martín Miguel y tenientes Antonio Martínez Montaña, Antonio Michel Chenel, Antonio Pinilla Fisac, José Sánchez Huertas, Julio Suárez López, Manuel de la Esperanza López y Ricardo Navarro Requena.

[9] Jacinto M. Arévalo Molina. «**Los trenes blindados españoles**», pág. 196. Esta obra –la mejor, con mucho, publicada sobre el tema– constituye un hilo conductor ineludible para todo lo relacionado con el empleo de trenes blindados por parte republicana.

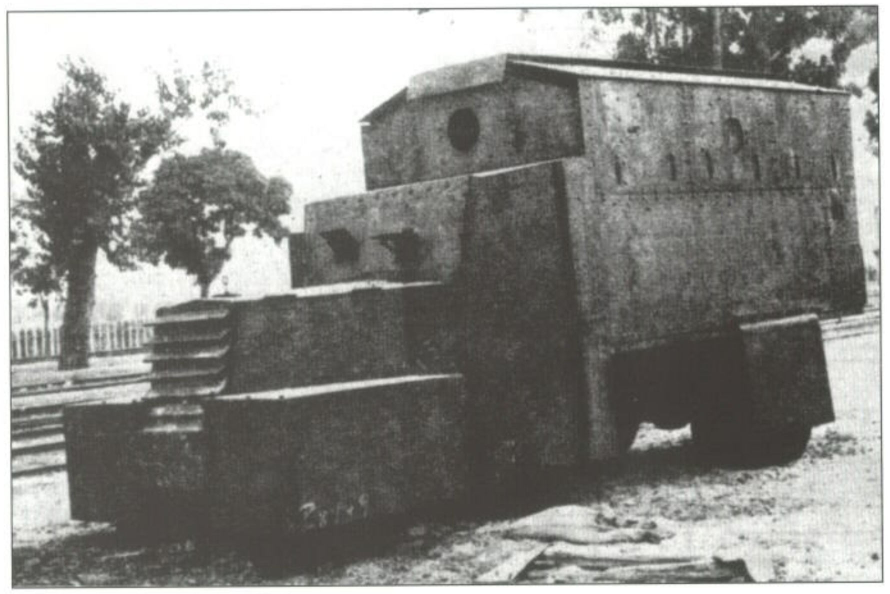
[10] Así lo afirma Javier de Mazarrasa (Op. cit., pág. 18), aunque la ambigüedad de los términos empleados en la documentación impide una mayor precisión. La Orden de concesión de la Medalla Militar Individual al capitan del Rgto. de «*la Victoria*» Carlos Hernández Risueño, incluye entre sus méritos la captura por parte de su Compañía de "*dos tanques*" durante la operación en que tomó el Sanatorio de Tablada, en la que liberó "*a varios falangistas y tropa en poder del enemigo*".

[11] Op. cit., pág. 96. La Orden de concesión de la Medalla Militar Individual al teniente Santos Sánchez Blázquez incluye entre sus méritos el haber rechazado un ataque de tanques republicanos a la posición de La Casilla (Alto del León) contraatacando "*con los tanques de que disponía*".



Tras la fallida acción nacional sobre Buitrago del día 2, los republicanos emprendieron una serie de contraataques con la cooperación de camiones blindados del tipo del mostrado en la imagen.
Ilustración: Julio López Caeiro.

los cinco FT.17 del Regimiento de Carros n.º 2, de Zaragoza, que se habían trasladado en ferrocarril el día 1 desde la capital aragonesa hasta Aranda de Duero, continuando viaje sobre sus camiones portacarros Renault FU.25 reglamentarios, que los acompañaban. Tras su intervención en el intento sobre Buitrago del día 2, que resultó fallido, tres de los carros regresaron a Zaragoza, quedando los otros dos, al mando del teniente Eladio Baldovín López, en el frente de Somosierra en protección de carreteras hasta el 22 de agosto, en que emprendieron viaje hacia Pamplona y Guipúzcoa para dar apoyo a los ataques al monte San Marcial y al avance sobre San Sebastián[12]. La renuncia de los nacionales a la ocupación de Buitrago no supuso la tranquilidad en el sector de Somosierra, en el que los republicanos emprendieron una serie de contraataques en los que utilizaron varios blindados[13] en cuya contención participaron los dos carros del teniente Baldovín y los cañones de 75 mm. del 11.º Regimiento Ligero que el Parque de Artillería de Burgos había montado sobre camiones. No se ha podido precisar de qué tipo eran tales blindados; cabe la posibilidad de que se tratara de productos artesanales que Pedro Montoliú[14] asegura fueron alistados por el Sindicato Metalúrgico y acompañaron a las milicias confederales que “*el 27 de julio salieron para Somosierra y Paredes* (de Buitrago)...”



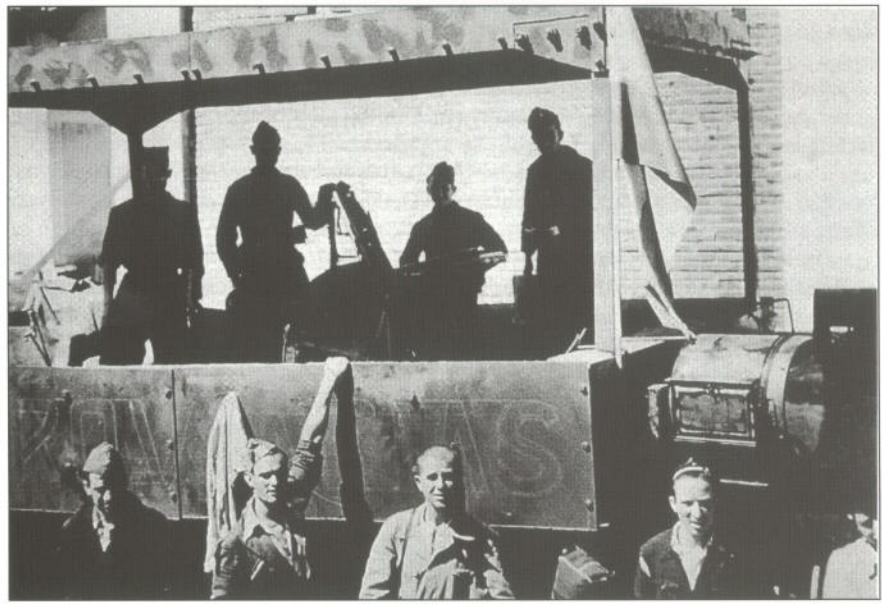
La columna *«Mangada»* llegó a disponer a mediados de agosto de cinco blindados, en su mayoría “carros *Bilbao*”, como éste sobre el cual se retratan las milicianas, que abundaban igualmente en la columna, aunque no puede descartarse la presencia entre ellos de algún medio artesana improvisado.

Otra de las columnas salidas desde Madrid en dirección al frente de la Sierra, en la que tradicionalmente se ha acusado la presencia de blindados, fue la capitaneada por el teniente coronel Julio Mangada. Dicha columna desbordó los pasos de montaña por el oeste adentrándose en tierras de Ávila –Navalperal de Pinares, Cebreros...–, defendidas tan sólo por vecinos apenas armados y algunos puestos de la Guardia Civil, en las que sembró el terror, llegando a las proximidades de la capital abulense, prácticamente inerme, sin decidirse a atacarla, y al pueblo de Villacastín, en el que cortó la comunicación hacia retaguardia de las fuerzas nacionales que combatían en el puerto de Guadarrama, aunque sólo durante un día, pues al siguiente se retiraba, desperdiciando su ventajosa posición táctica. No parece que en estas correrías la columna *«Mangada»* utilizara vehículos blindados, aunque sí tuvo el apoyo de un tren armado –que no blindado- y un par de automotores en los que se movían los milicianos a lo largo de la vía férrea, contribuyendo a derrotar el día 24 de julio a los guardias civiles del puesto de las Navas, que trataban de recuperar Navalperal. Mayor influencia aún tuvo este tren en el encuentro sostenido el 1 de agosto por la columna *«Mangada»* contra la más consistente, de guardias civiles y voluntarios, que capitaneaba el comandante Lisardo Doval, nuevamente con la intención de tomar Navalperal. El tren desbordó por dos veces el despliegue de las fuerzas de Doval, transportando milicianos –a los que apoyaba con su fuego– hasta sobrepasar su flanco, amenazando con envolverlas. Tal maniobra, combinada con el acoso de la aviación que apoyaba a Mangada, obligaría a las fuerzas de Doval a retirarse desordenadamente. Los relatos nacionales insisten en que se trataba de un tren blindado, pero no era tal, sino un tren simplemente armado, aunque muy consistentemente, con varias ametralladoras y dos cañones.

Todo parece indicar que el primer auténtico tren blindado no quedó listo hasta el 5 de agosto en los Talleres de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, en Príncipe Pío. Estaba formado por la locomotora «Montaña» n.º 4649, con un garitón blindado en la parte delantera, con cabida para seis fusileros, y una casamata blindada en el ténder para tres ametralladoras; un coche correo, dotado con 41 fusiles y 4 ametralladoras; un furgón, con 30 fusiles y dos ametralladoras, y una góndola QQ con dos cañones Schneider de 70 mm. en los extremos sobreelevados y un reducto central, más bajo, para doce fusiles. “*El blindaje de los vagones* (iba) *recubierto de madera interiormente y con planchas de hormigón y acero por encima*”[15].

Su bautismo de fuego tuvo lugar el 8 de agosto en la sierra de Guadarrama donde se aproximó por la línea de ferrocarril a Segovia hasta las cercanías del sanatorio de Tablada, al que tomó como objetivo de sus ametralladoras y cañones.

Locomotora de Ferrocarriles del Norte «Montaña» 4649 del tren blindado n.º 1, también denominado tren blindado A.



Vagón artillero QQ del tren blindado n.º 1. En la imagen se aprecia uno de los dos cañones Schneider de 7 cm. Mod. 1909 que lo armaban.

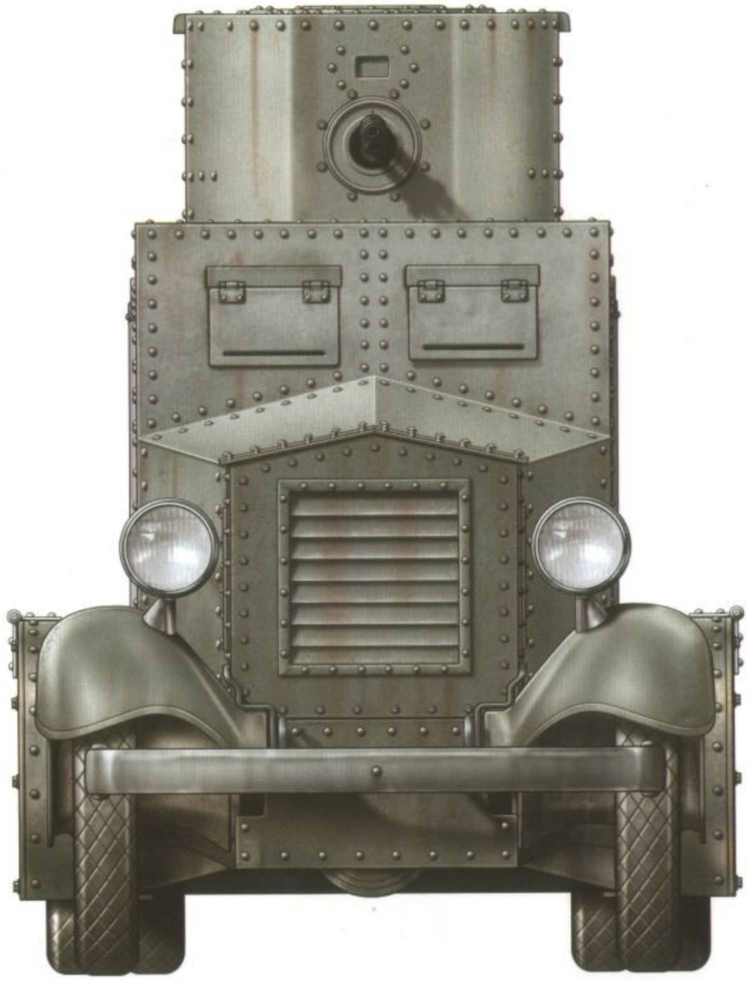
---

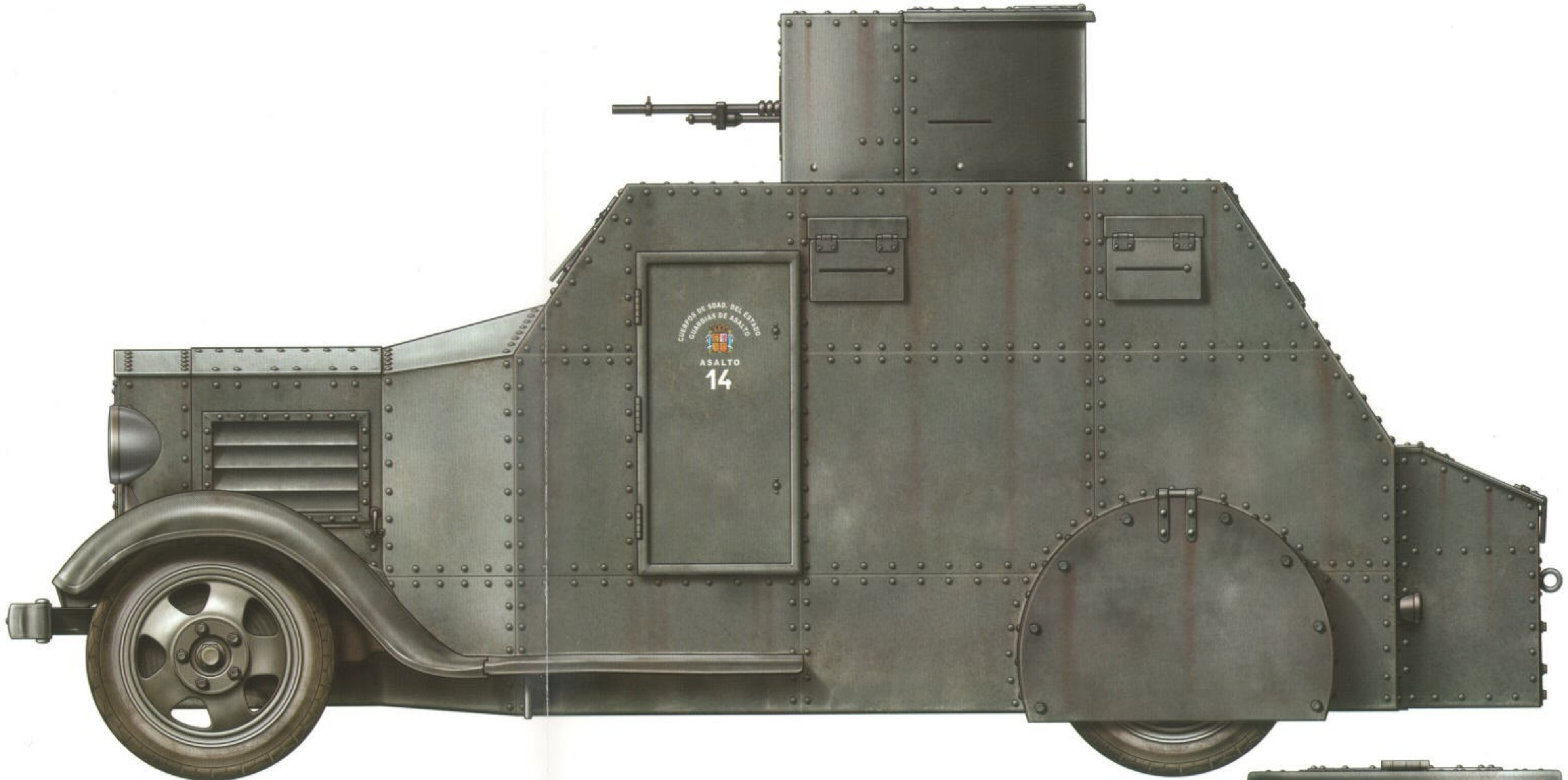
[12] **«Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37»**, pág. 27.

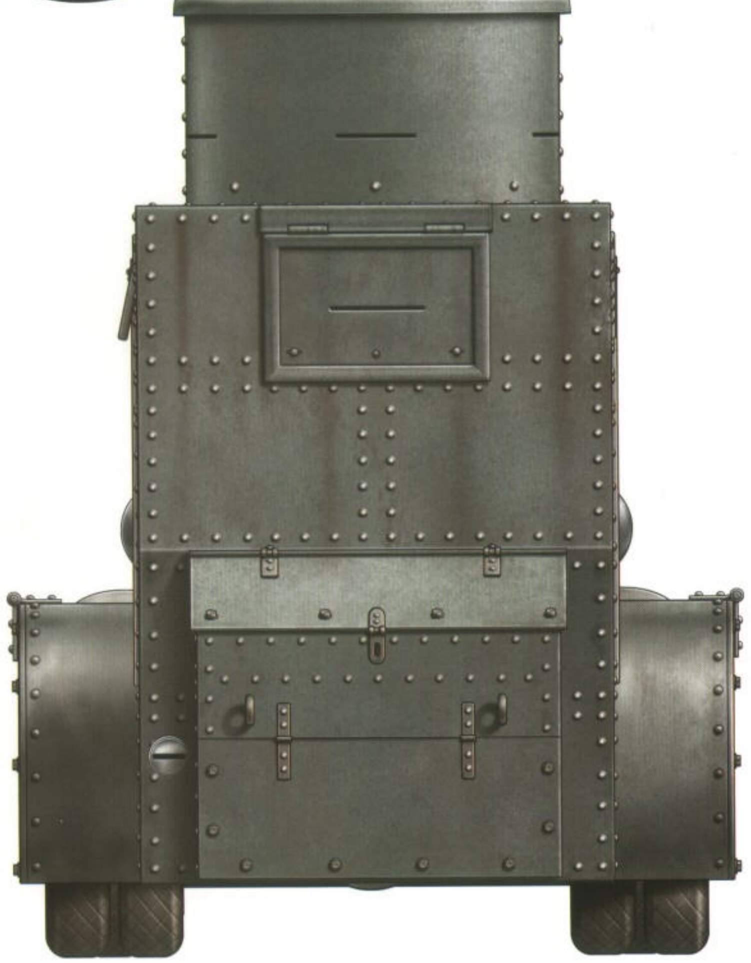
[13] Ver Miguel Ribas Pina. **«El 11.º Ligero durante el Primer Año Triunfal»**, pág. 20.

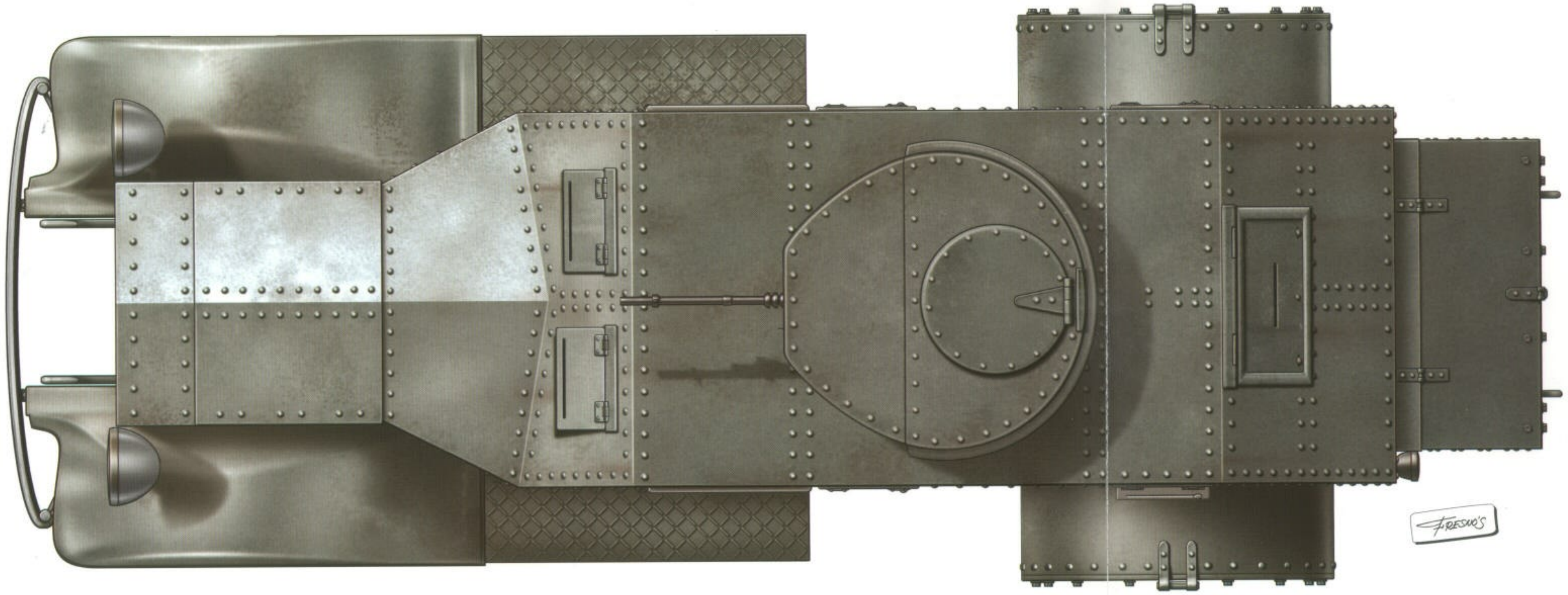
[14] **«Madrid en la Guerra Civil: la Historia»**. Citado por José M.ª Mata Duaso y Francisco A. Marín Gutiérrez en **«Los Medios Blindados de Ruedas en España»**, Vol. I, págs. 81-82.

[15] María Manuela de Cora. **«Retaguardia enemiga»**. Citado por Jacinto M. Arévalo Molina. Op. cit., pág. 202.



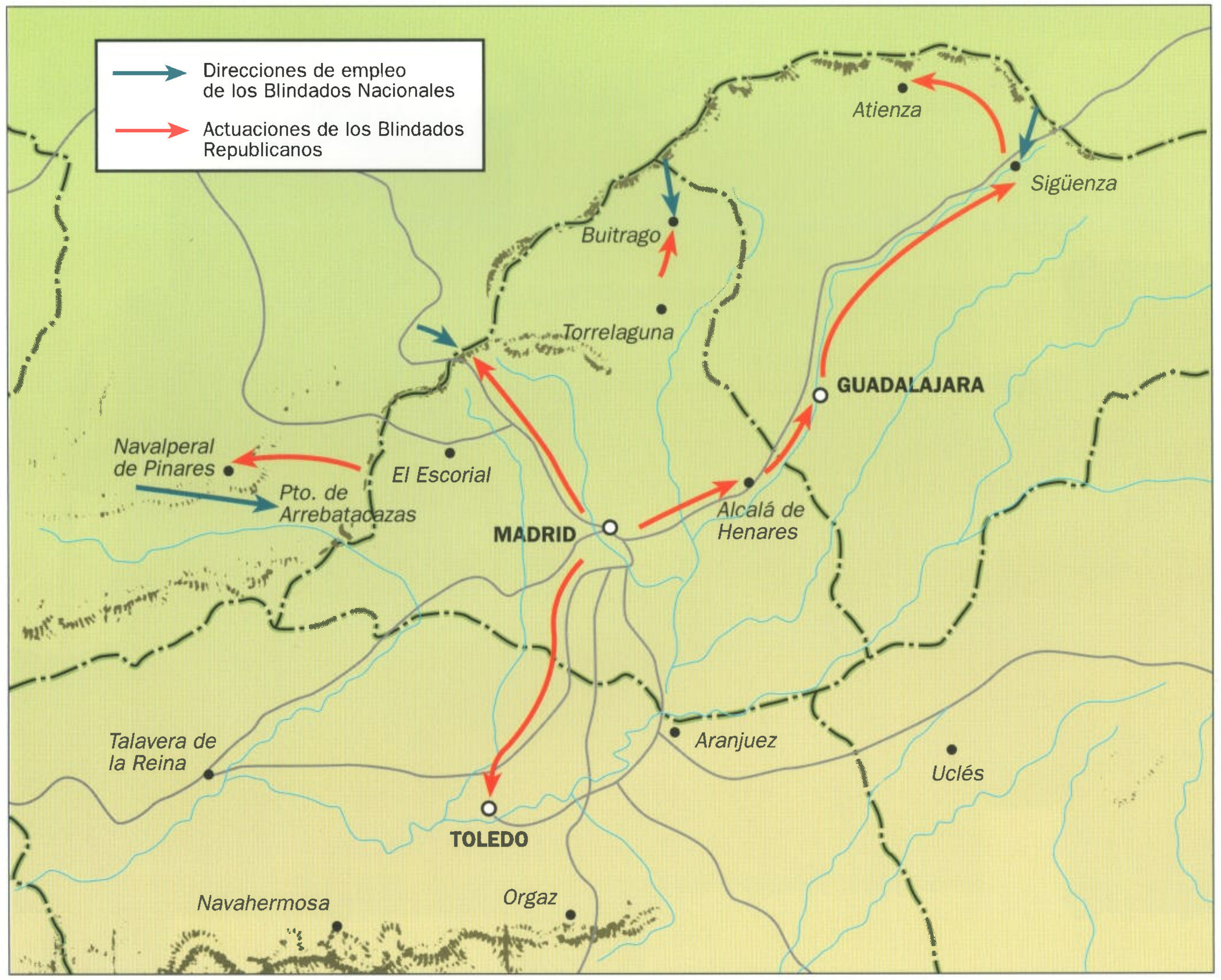

CUERPOS DE SGAD. DEL ESTADO
GUARDIAS DE ASALTO
ASALTO
14

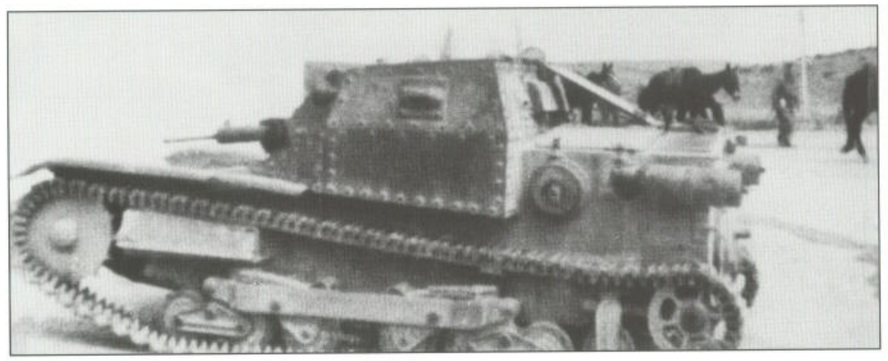



FRESNO'S

A mediados de agosto se recibían en Navalperal noticias de que los nacionales estaban reuniendo fuerzas con el designio, una vez más, de tomar el pueblo. Efectivamente, en Avila se estaba preparando una columna en la que, por primera vez, predominaban fuerzas del Ejército –cuatro compañías de Infantería, dos escuadrones de Caballería y una batería de Artillería– junto al inevitable cortejo de grupos de voluntarios y, todo el conjunto, a las órdenes del coronel Arturo Cebrián. Por estas fechas ya está documentada la presencia de cinco camiones blindados[16] en las filas de Mangada, pero éste, considerándolos insuficientes, solicitó el apoyo del tren blindado que le fue enviado en compañía de otro tren destinado a evacuar la población civil de algunos pueblos de la zona. El encuentro tuvo lugar el 19 de agosto y nuevamente se saldó con la derrota de los nacionales, que se retiraron en desorden perseguidos por los cinco blindados, el tren blindado y la aviación de cooperación gubernamental.

Dicho tren blindado quedaría basado en Navalperal de Pinares, al mando del capitán Julio Valero, interviniendo en numerosas acciones en ese frente en apoyo de las fuerzas de Mangada. A primeros de octubre fue reforzado por otro tren de similares características –máquina «Montaña» n.º 4606– que tomaría por base El Escorial, actuando sobre el tramo Robledo de Chavela-Zarzalejo. Por estas fechas, las fuerzas que habían mantenido el frente por parte nacional, habían perdido su carácter disperso y eventual, pasando a estructurarse en columnas –Merlo, Nevado, Rada, Santa Pau...– con una organización más estable; columnas que a su vez se integrarían en el dispositivo nacional que desde el Sur avanzaba sobre Madrid, constituyendo su ala izquierda y coordinando con aquel una serie de avances tendentes a consolidar dicho flanco. Entre los medios a disposición de tales columnas se encontraba el Grupo de Carros Fiat del teniente Julio Tamariz-Martel y Fabre que, en otra parte de esta obra[17] hemos visto constituirse con cinco carros C.V.33 y C.V.35, llegados a Vigo a finales de agosto, y recibir su bautismo de fuego en los combates en torno a San Sebastián. Enviado posteriormente a Huesca, participó en diversas acciones en las proximidades de la plaza, en las que fue citado como distinguido, hasta recibir órdenes de trasladarse a los frentes del Centro que cumplimentó en la jornada del 4 de octubre, viajando desde Huesca –vía Zaragoza y Valladolid– hasta Avila, donde fue agregado a la columna del coronel Nevado. El día 10 participaba con dicha columna en la toma del puerto de Arrebatacapas; el 12 pasaba a la columna *«Cebollino»* en El Tiemblo, sin ocasión de operar pues recibió órdenes de dirigirse a Talavera para integrarse en la columna *«Castejón»*; algo que tampoco efectuó al disponerse que se incorporara, como tercera sección, a la nueva unidad de carros que se estaba organizando en Cáceres, de la que se hablará más adelante.





Los *carri veloci* del Grupo que mandaba el teniente Tamariz-Martel fueron enviados al frente de Ávila, participando con la columna *«Nevado»* el 10 de octubre en la toma del puerto de Arrebatacapas.

Dentro de este ciclo de operaciones, la prensa republicana celebraba con grandes titulares la victoria obtenida el 10 de octubre sobre una fuerza nacional que trataba de ocupar Navalperal en la que desempeñó un papel crucial la artillería del Tren Blindado nº 1 que hizo huir al enemigo con sus disparos. El relato resulta poco creíble desde el momento que Navalperal había sido ocupado por las tropas nacionales dos días antes –el 8–y utilizado como base de partida por la columna *«Rada»* para ocupar Hoyo de Pinares el 9 y Cebreros el 10; es decir, el día en que según la prensa republicana era derrotada y desbandada.

Los "carros *Bilbao*" de la columna *«Jiménez Orge»* operando en las inmediaciones de Sigüenza.

El 17 de octubre, la columna *«Rada»*, que había partido de Hoyo de Pinares, y la de Santa Pau, que lo había hecho desde Cebreros, ocupaban Robledo de Chavela, cortando la línea férrea y combatiendo duramente con el Tren Blindado nº 2, al que llegaron a atacar con granadas de mano. Ante el cariz que tomaba la situación, dicho tren blindado se retiró sobre El Escorial y, pocos días más tarde, abandonaba este frente, pasando a las líneas de ferrocarril del sur de Madrid.

El Tren Blindado nº 1 intervendría en los combates por Peguerinos, entre el 25 y el 28 de octubre. El 9 de noviembre, las columnas nacionales que marchaban sobre Madrid cortaban la vía férrea en la Casa de Campo a la altura del kilómetro 3 –corte que al poco ampliarían hasta el km. 6–, dejando al Tren Blindado nº 1 aislado de su base de Madrid. El tren sólo podría circular entre Aravaca y El Escorial o en el ramal desde Villalba a Tablada, tramos de vía éstos en los que continuó actuando hasta el final de la guerra, participando en diversas acciones, que veremos más adelante, aunque con un mantenimiento un tanto limitado por la escasa entidad de los talleres locales, toda vez que ya no volvería a acceder a los centrales del Ferrocarril del Norte.

El 20 de julio había partido asimismo desde Madrid otra columna, a las órdenes del coronel Ildefonso Puigdengolas, con la misión de reducir a los militares alzados en Alcalá de Henares. En dicha columna figuraban dos autoametralladoras *Bilbao* de la Guardia de Asalto que entrarían el 21 en la plaza sin necesidad de combatir, toda vez que sus defensores se rindieron a la vista de la fuerza gubernamental y ante el acoso aéreo de que fueron objeto. La columna Puigdengolas continuó progresando hacia Guadalajara cuyo asalto intentaría en la mañana del 22. Los blindados avanzaron por la carretera general hasta el puente sobre el Henares donde fueron detenidos, permaneciendo en tal posición, fijando el frente de los alzados, mientras otras fuerzas rodeaban la población. Agotadas las municiones, los defensores del puente cedieron en su resistencia, pudiendo entonces los blindados proseguir por la carretera hasta alcanzar el Cuartel de Aerostación, último reducto de los sublevados, en cuyo asedio intervinieron, sirvieron de parapeto móvil a los asaltantes.

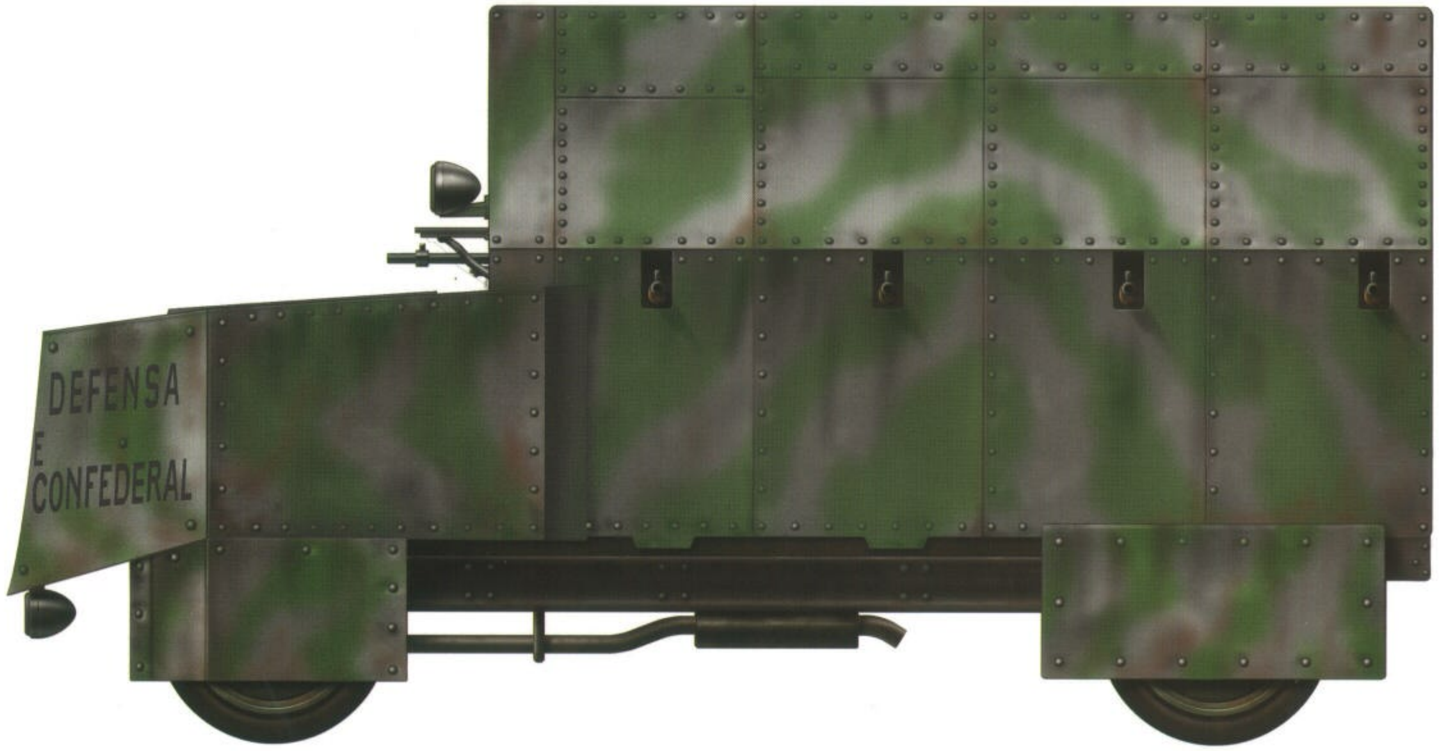
Tras la ocupación de Guadalajara, Puigdengolas fue nombrado comandante militar de Badajoz, haciéndose cargo de la columna el coronel Francisco Jiménez Orge. Dicha columna había sido reforzada, contando en ese momento con ocho blindados Bilbao[18] que fueron organizados en una compañía de la

---

[16] Archivo General Militar, de Ávila (en lo sucesivo, A.G.M.) – D.R. – L. 967 – C.4. ¿Qué blindados eran éstos?. Dada la relativa abundancia de autoametralladoras en Madrid –doce del Grupo de Caballería y seis de la Guardia Asalto– uno tiende a pensar que podía tratarse de tales vehículos; no obstante, hay constancia de que en la capital de España comenzaron a alistarse desde fecha temprana camiones blindados artesanales –aunque no con la profusión de otras regiones– de los que se conoce algún modelo puesto a punto por la Sociedad Comercial de Hierros o unos curiosos "*tanques*" realizados sobre chasis de tractores oruga.

[17] «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**», págs. 27-28.

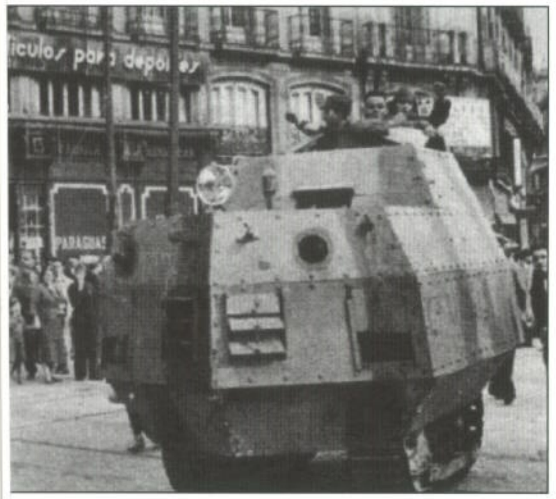
[18] J.M. Martínez Bande. Op. cit., pág. 115. Ramón Salas Larrazábal. «**Historia del Ejército Popular de la República**» **I**, pág. 248.

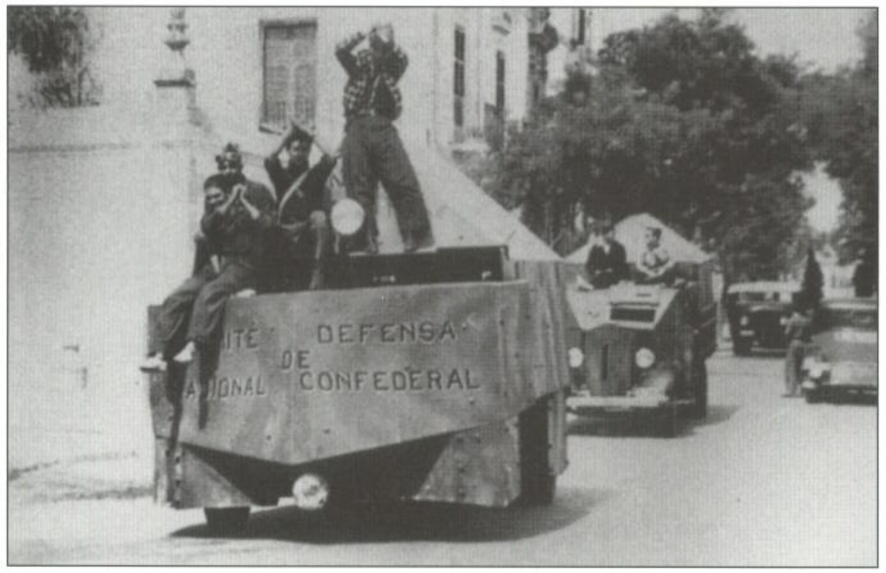


Camión blindado de las columnas confederales madrileñas alistado en la capital de España, posiblemente, en los talleres de la Sociedad Comercial de Hierros. Ilustracio: Luis Fresno Crespo.

especialidad, que participaría en la ocupación de Sigüenza el 25 de julio y en los ataques efectuados contra Atienza el 29 de julio y el 4 de agosto, ataques que se saldaron con sendos fracasos. A mediados de agosto la columna «*Jiménez Orge*» disponía de once blindados[19] y un carro de combate "de artillería" Schneider CA.1.

Otro de los curiosos blindados improvisados madrileños –en este caso, sobre un tractor oruga–, cruzando la Puerta del Sol.



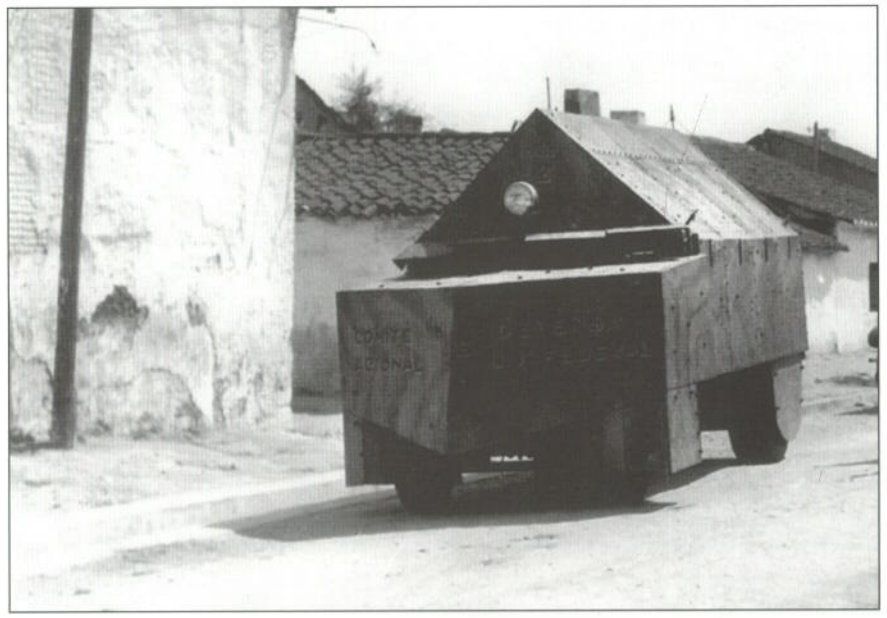


A finales de septiembre, las fuerzas nacionales del sector, al mando ahora del teniente coronel Ricardo Marzo, iniciaban las acciones tendentes al cerco y posterior ocupación de Sigüenza. Dentro de este ciclo de operaciones, el día 30, tomaban las importantes posiciones del Otero, el Mirón y la Quebrada capturando a los confederales, entre otro abundante material de guerra, uno de sus camiones blindados. Como quiera que el cerco fue estrechándose, desde la población, defendida por unidades milicianas a las órdenes de Martínez de Aragón, se pidió a Madrid un tren blindado que pudiera abastecerla y apoyarla, mas no habiendo ninguno disponible, se optó finalmente por enviar un tren de los que operaban al sur de Madrid; probablemente, el denominado Tren Blindado B que en esos momentos se hallaba en la estación de Algodor desarmado[20]. Según Arévalo Molina[21] no estaría listo hasta el 2 de octubre pues tuvo que "... *recoger un mínimo de armamento y municiones* ..." y dar un rodeo por Santa Catalina para poder pasar de la línea de Talavera a la de Zaragoza, ya que "... *por su excesivo peso no puede transitar por el ramal de clasificación de Vallecas*". Sin embargo, Mika Etchebéhère constata su presencia el 30 de septiembre en Sigüenza, a donde había llevado un pequeño refuerzo de milicianos del que buena parte regresaría en él a Madrid, ante el mal cariz que presentaba la situación en la plaza, sin aguardar la evacuación de la población civil –de las familias de los ferroviarios, concretamente– que le había sido encomendada. El tren volvería a Sigüenza para municionar a sus defensores antes del ataque de los nacionales a la población, que tuvo lugar el día 9 de octubre.

---

19 Con toda probabilidad, se alcanzaba tal cifra sumando a los ocho autoametralladoras de Asalto, tres blindados de circunstancias de que disponía el grupo de la C.N.T. que mandaba Feliciano Benito (ver Ramón Salas Larrazábal. Op. cit. págs. 249 y 273). Javier de Mazarrasa (Op. cit. pág. 17) supone que se trataba de camiones protegidos Latil M.21, pero resulta extraña la presencia de tales vehículos en una unidad confederal que, como sabemos, solían autoabastecerse con blindados alistados por la Sindical en los talleres que colectivizaba.

20 Habí



Una vista más del mismo blindado confederal de la fotografía anterior. (Vía Francisco Marín.).

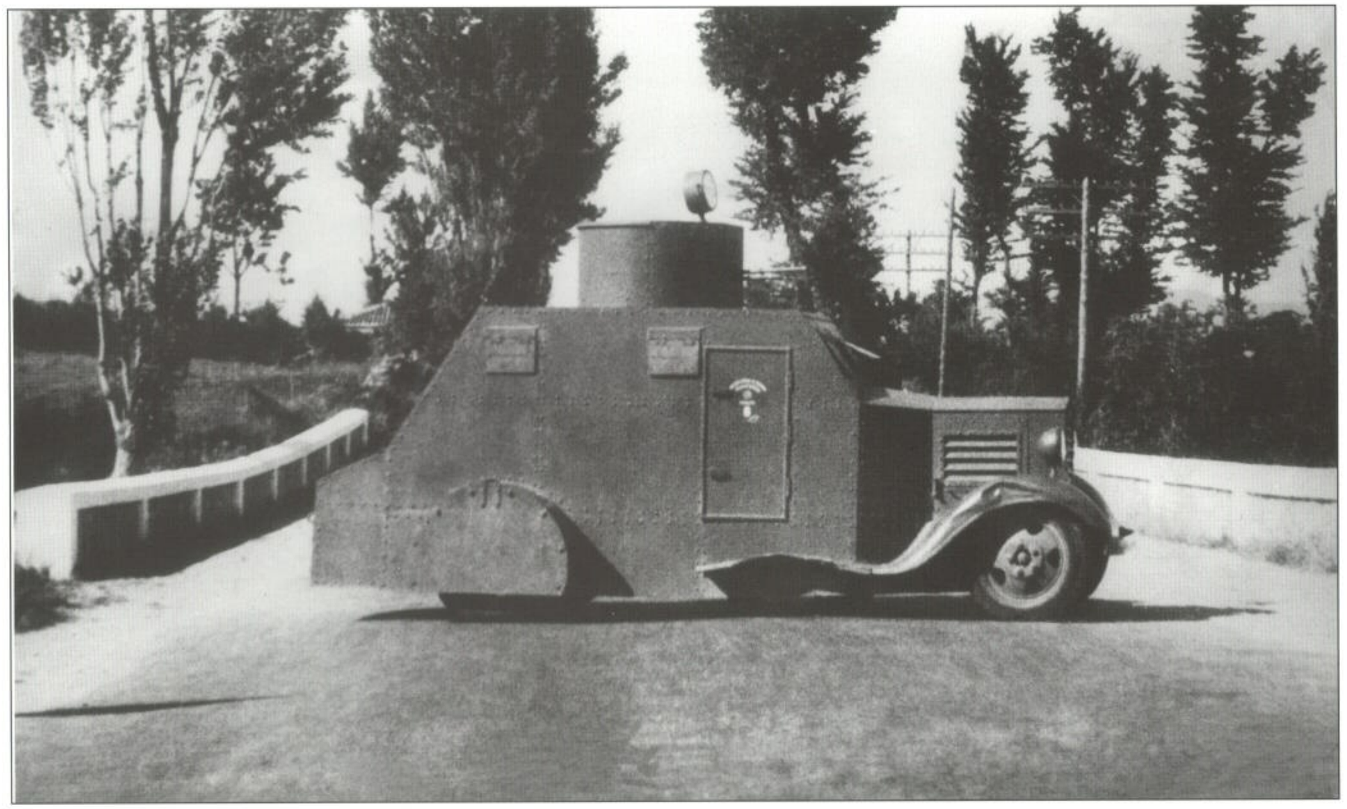
Los ubicuos *Bilbao* –en la imagen, un vehículo de los Grupos de Asalto del Cuerpo de Seguridad– formaron una compañía en la columna «*Jiménez Orge*» a la que apoyaron en sus correrías por tierras alcarreñas. (Bundesarchiv 183-2000-1215-513.)

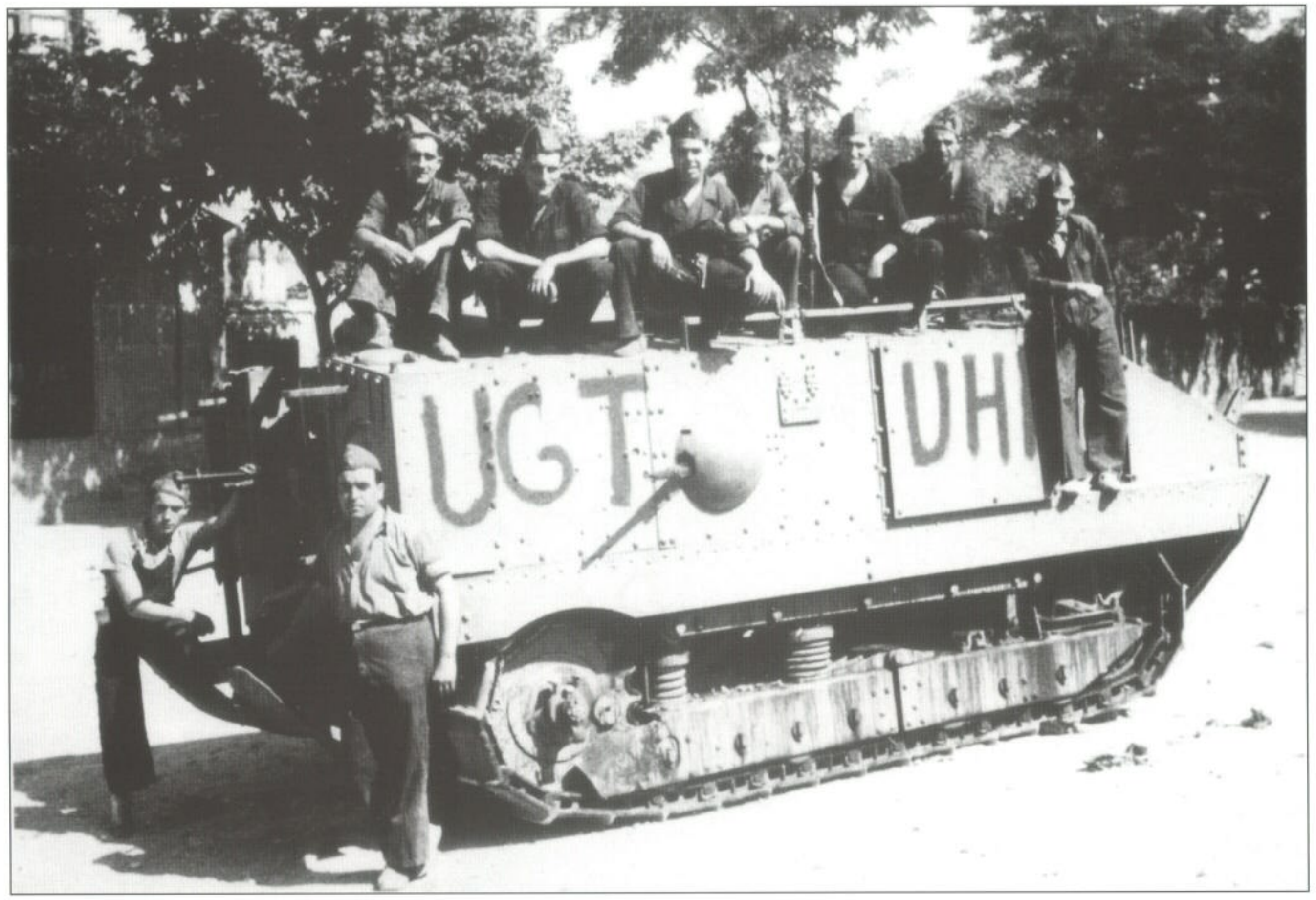
Las tropas del teniente coronel Marzo progresaron en dicha jornada por las calles de Sigüenza al amparo de un camión blindado –probablemente, el capturado el día 30–, obligando a los defensores a recluirse en la catedral, donde aguantarían hasta su definitiva rendición el día 14. Entre los intentos por asaltar la iglesia-fortaleza que llevaron a cabo los nacionales en ese lapso de tiempo, trataron éstos de incendiar unos anejos a la misma, en la zona llamada puerta de los Graneros, arrojando gasolina mediante una autobomba, que lograron colocar frente a dicha puerta al amparo del camión blindado; la tentativa fracasó por no funcionar la bomba y resultar el blindado perforado por los disparos de los defensores, hasta el punto de tener que retirarlo dándole remolque con un cable, para encontrarse que el fuego enemigo había

---

20 Había dejado su vagón artillero, averiado, en Parla por lo que en sus primeras acciones en Sigüenza actuó únicamente la locomotora –una serie 1400, de M.Z.A.– y un solo furgón blindado. (Ver Mika Etchebéhère. «**Mi guerra de España**», págs. 46 y 57.)

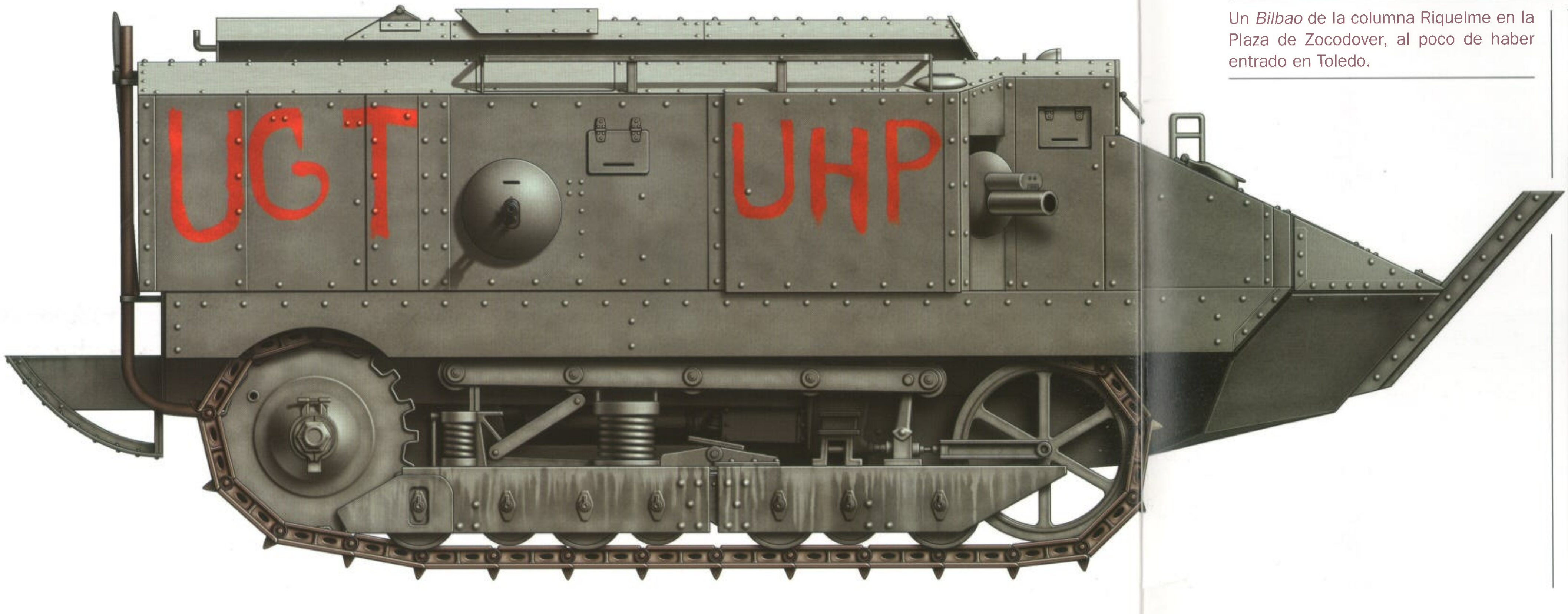
21 Op. cit., pág. 258.





La columnas *«Jiménez Orge»* dispuso, asimismo, entre su componente blindado de un carro de Artillería Schneider CA-1.
Ilustracio: Luis Fresno Crespo.

causado entre sus tripulantes–requetés de la Compañía *«Tercio de Nuestra Señora de Valvanera»*–dos muertos y varios heridos[22].



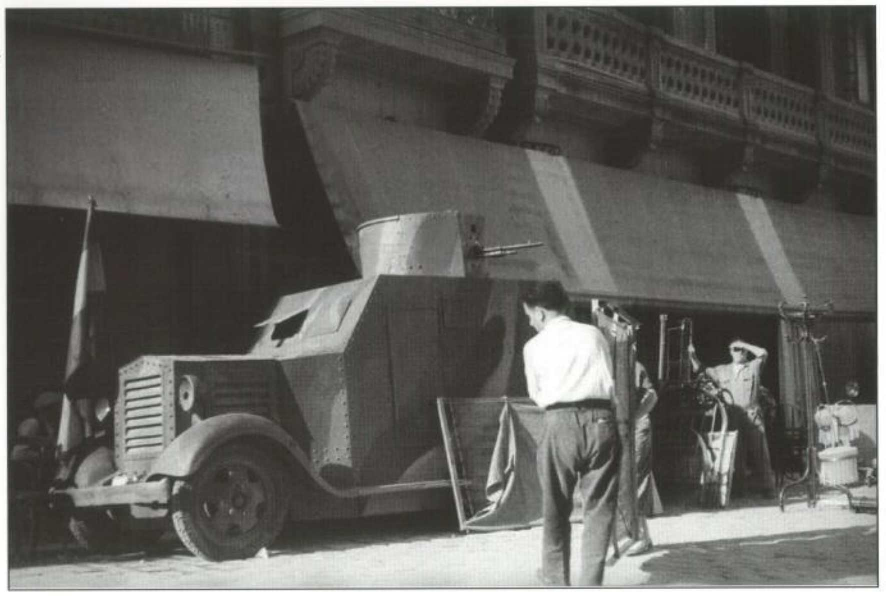
La fuerzas nacionales del teniente coronel Marzo avanzan por las calles de Sigüenza, en dirección a la catedral, con el apoyo de un primitivo blindado.

En cuanto al tren blindado –ya completamente armado, con su correspondiente vagón artillero tipo RR–, pese a ser reclamado reiteradamente por las fuerzas que combatían al sur de Madrid, permaneció en Guadalajara, junto con un segundo tren auxiliar, dando apoyo a las tropas de Jiménez Orge, desde el tramo de la línea Madrid-Zaragoza entre Cutamilla y Moratilla de Henares. Tuvo algunos encuentros con tropas nacional que, no obstante, habían continuado su avance hacia el Sur hasta alcanzar la línea San Andrés de Congosto-Almadrones-Abánades. A finales de noviembre, el tren fue relevado por otra unidad de esta clase –probablemente, el Tren Blindado E– que tendría una efímera intervención en la batalla de Guadalajara, como veremos más adelante.

Por último –y no desde el punto de vista cronológico–, salía de Madrid el 21 de julio una columna más, a las órdenes del general José Riquelme y López-Bago, con el designio de reducir a los alzados en Toledo. Dicha columna integraba elementos blindados que, como en los casos anteriores, la falta de documentos en esos primeros días de la guerra, la discrepancia de los testimonios y la confusión de la terminología hacen muy difícil precisar. Las fotografías nos muestran autoametralladoras *Bilbao* y, al

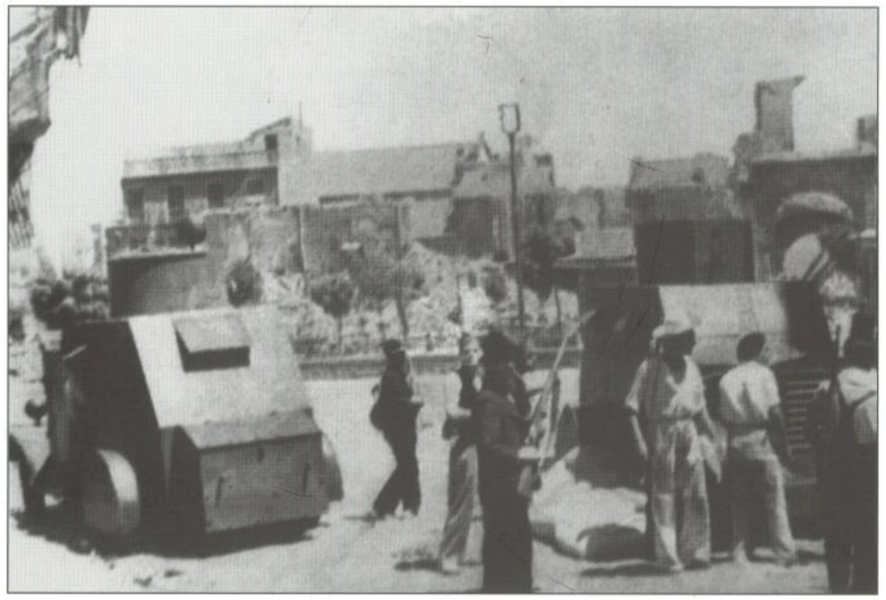
Un *Bilbao* de la columna Riquelme en la Plaza de Zocodover, al poco de haber entrado en Toledo.

Imagen tomada en el mismo lugar –Plaza de Zocodover– y momento –más o menos– que la foto superior; sin embargo, no se trata del mismo autoametralladora, como nos prueba la diferente distribución de las manchas de camuflage.



---

[22] **«Historia de la Cruzada Española»**. Volumen V. Tomo XIX. Pág. 95. Uno de los heridos fue el sargento de complemento de Sanidad Bautista Navarro Garriga, conductor del vehículo, que fue recompensado con la Medalla Militar Individual.



Dos autoametralladoras *Bilbao* en la plaza de Zocodover, en un Toledo ya muy arruinado por los combates. Al fondo derecha, se ve el Arco de la Sangre.

menos, un carro Schneider CA.1, entre los atacantes del Alcázar, pero las distintas fuentes suelen discrepar en el número de tales medios empleados contra las fuerzas del coronel Moscardó. La información más comúnmente aceptada es que eran cuatro los *Bilbao* que acompañaban inicialmente a la columna «*Riquelme*», dos de los cuales fueron empleados el día 22 en el ataque al Hospital de Tavera[23], resultando uno de ellos alcanzado por las bombas de mano que le arrojaron el comandante Villalba, jefe de la defensa del Hospital, y el capitán Badenas Padilla. Se afirma habitualmente que tales granadas "*derribaron*" al vehículo; extraña expresión que no nos aclara mucho lo que ocurrió. Javier de Mazarrasa[24] la interpreta en el sentido de que el blindado resultó inmovilizado y volcado, pero el capitán Francisco Javier Fernández-Trapiella[25], testigo de los hechos en su condición de defensor del Alcázar, asegura que las granadas lanzadas por el capitán Badenas sólo conmovieron al vehículo, desconcertando la puntería de su ametralladora, pero que éste continuaría haciendo fuego hasta retirarse por sus propios medios. Javier de Mazarrasa asegura que otro de los *Bilbao* fue destruido por los proyectiles de unas piezas de 155 mm. de su propio

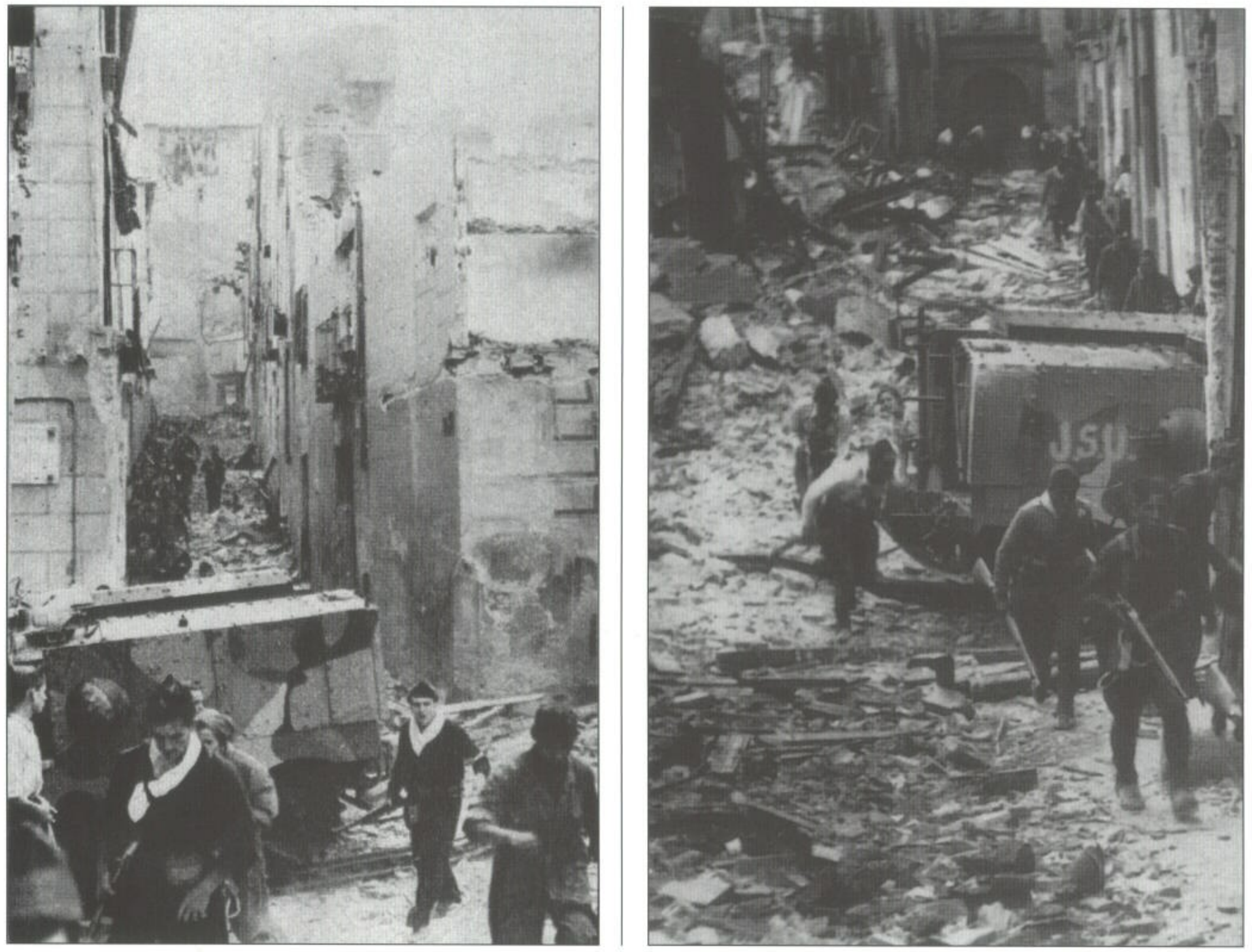
---

[23] Coincidente con los datos que recoge el Diario de Operaciones del coronel Moscardó («**Diario del Alcázar**», págs. 30 y 32.

[24] Op. cit., pág. 16.

[25] «**La Defensa del Alcázar de Toledo**», págs. 25 y 26.

El mismo blindado de la foto anterior utilizado como parapeto para el hostigamiento al Alcázar, sin demostrar en tal cometido una eficacia absoluta, como prueba la baja que asoma en el ángulo inferior derecha de la imagen.



Dos vistas –por el costado izquierdo y derecho, respectivamente– del carro Schneider CA.1 empleado por los frentepopulistas contra el Alcázar de Toledo.

bando que hacían fuego desde el campamento de los Alijares; de ser así –no ha podido comprobarse–, debió ocurrir a partir del día 24 en que llegaron a Toledo las primeras piezas artilleras de tal calibre, aunque no fueron emplazadas en los Alijares, sino en la dehesa de Pinedo. Afirma igualmente que uno de los dos carros Schneider CA.1 que acompañaban a la columna Riquelme fue seriamente averiado –y abandonado– durante el ataque al Hospital de Tavera, noticia ésta que no se ha podido confirmar como tampoco la presencia de tales vehículos en la columna. Todo parece indicar que su llegada a Toledo fue posterior y se redujo a un sólo Schneider. Así, en la Orden de Operaciones emitida para el ataque al Alcázar del 18 de septiembre[26] se puntualiza el apoyo blindado que tendría el denominado "Sector Norte", una de cuyas direcciones de ataque debía progresar a lo largo del Zig-zag: "... *dos blindados de Asalto y EL TANQUE oruga* ..."[27]. Tras la voladura de la mina preparada, tuvo lugar el ataque por Puerta de Hierro en dirección al Zig-zag, encabezado por el Schneider CA.1, "... *un tanque de artillería* –precisa el Diario de Operaciones de Moscardó[28]– *que forzó la verja y separó los coches que había de barricada, pero que tuvo que retroceder ante el empuje de nuestras fuerzas de la Compañía de Tropa y la instalada en el Comedor y Lavaderos* ...". Un solo tanque, pues, –el tanque– cuya presencia no acusaron los sitiados hasta ese 18 de septiembre; el mismo "tanque de artillería" que el día 23 hacía desde el Zig-zag "... *varios disparos sobre la parte alta de las ruinas con el objeto de batir los puestos situados en ellas* ..."[29] y que, tras una hora de fuego, debía retirarse a cubierto, desapareciendo posterior y definitivamente de la plaza ante la proximidad de las columnas nacionales del Sur.

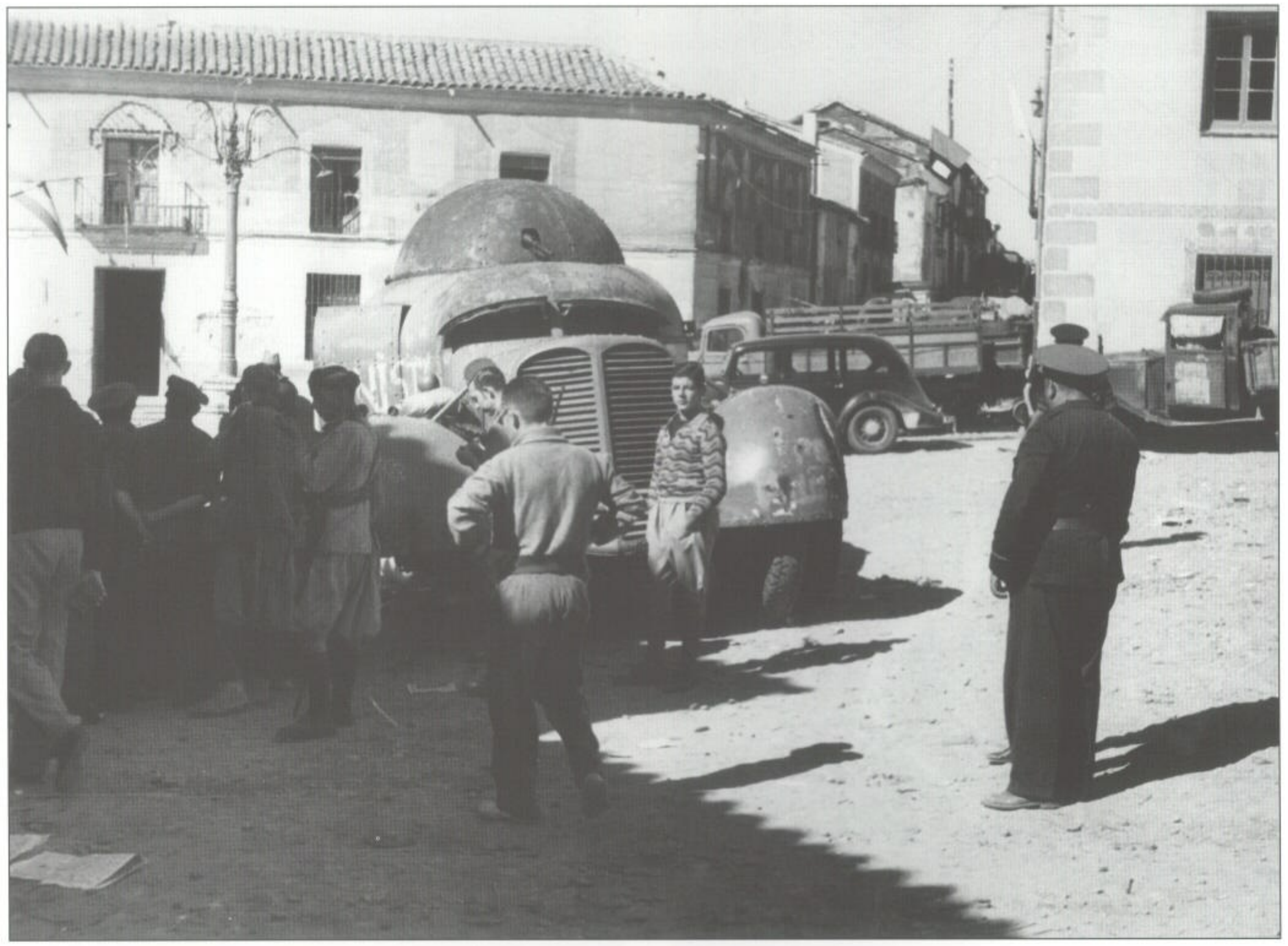
---

[26] Transcrita parcialmente por Rafael Casas de la Vega. «**El Alcázar**». Págs. 261-262.

[27] La otra masa de ataque –el "Sector Sur"– no disponía de medios blindados. Las mayúsculas son del autor.

[28] Ob. cit., pág. 89.

[29] Ob. cit., pág. 100.



Entre los medios blindados capturados por los nacionales en su avance hacia Madrid figuraba el impresionante MC.36, realizado sobre un chasis Hispano Suiza por la madrileña Sociedad de Hierros. (Bundesarchiv 183-2008-1215-515.)

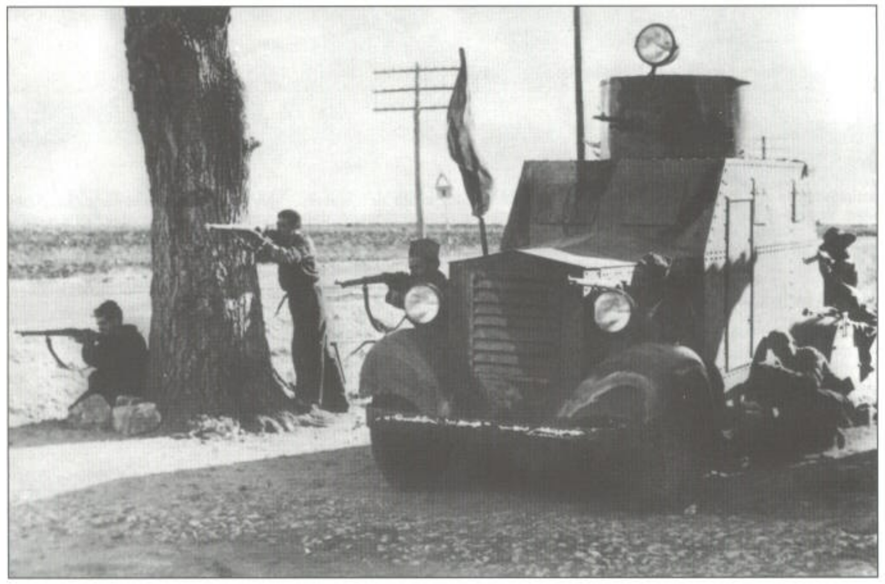
Las Columnas del Sur

Habíamos dejado a los dos *Bilbao*, números 2 y 3, tomados por los alzados a la Guardia de Asalto de Sevilla marchando con la columna «*Castejón*» por tierras extremeñas en dirección al valle del Tajo. Con ella participaron en la ocupación de Zafra, el 7 de agosto, y en la de Mérida, el 11.

En la toma de Badajoz, que tuvo lugar los días 13 y 14 de agosto, destacaría con especial protagonismo el autoametralladora del capitán Fuentes Ferrer que encabezó el ataque llevado a cabo contra la puerta de la Trinidad, de la muralla pacense, por la 16.ª Compañía de la IV Bandera de la Legión (comandante Vierna), de la columna «*Asensio*»[1]. El blindado atrajo sobre sí el fuego de los defensores que, con sus granadas, averiaron el vehículo y conmocionaron al capitán Fuentes, en tanto que los legionarios alcanzaban la brecha de la muralla, con numerosas bajas, como es bien sabido.

El 14 de agosto, mientras Castejón y Asensio ocupaban Badajoz, el flanco derecho de su avance, al descubierto, fue objeto de un contraataque republicano en dirección a Mérida. Guarnecía la plaza una nueva columna andaluza, recién llegada, a las órdenes del teniente coronel Tella Cantos, que aguantó la embestida de las fuerzas republicanas a las que derrotó con holgura, tomándoles, al menos, uno de los blindados que llevaban. Se ha escrito que las tropas nacionales habían capturado dos blindados al ocupar Mérida[2], pero no hay constancia de que los defensores de la población dispusieran de tales vehículos; la noticia más bien parece referirse al contraataque del día 14 en el que Sánchez del Arco, testigo de los hechos y puntual cronista del material de guerra tomado por los nacionales, deja constancia del apresamiento de uno de ellos[3], en tanto que no menciona captura alguna en la ocupación de Mérida, el 11, de la que fue igualmente testigo. El vehículo, que había encabezado los ataques de las fuerzas gubernamentales, acabando por caer en poder de los legionarios de la I Bandera, formaba parte de un importante contingente de fuerzas, al mando del comandante Jurado, enviado el día 13 desde Madrid, donde había cundido la alarma ante el avance de las columnas nacionales del Sur por tierras extremeñas. Entre dichas fuerzas, que no llegaron a tiempo de salvar Badajoz, limitándose a montar el contraataque sobre Mérida con algunas de las primeras unidades llegadas, figuraban los Renault FT.17 del Regimiento de Carros n.º 1, a los que se había unido el destacado en la Escuela Central de Tiro[4], bajo el mando del teniente González Gadea

Fuerzas nacionales de la columna «*Tella*» posan ante un autoametralladora *Bilbao* capturado de los empleados en el contraataque efectuado por los republicanos contra Mérida el 14 de agosto.



Dos vistas más del MC.36 capturado por los nacionales –siempre el mismo vehículo, como demuestra la inscripción de su costado–. En la foto inferior se ve, tras él, otro blindado de circunstancias, igualmente capturado. (Vía José M.ª Mata y Campesino.)

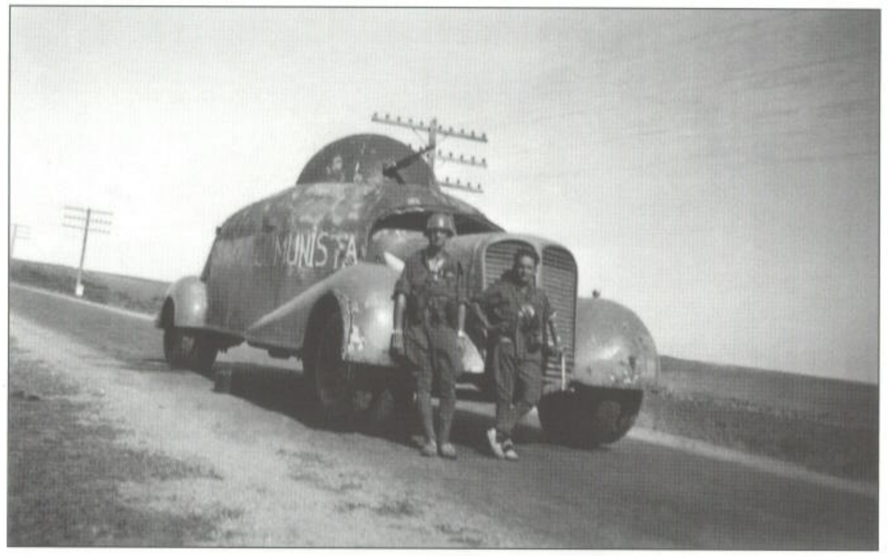
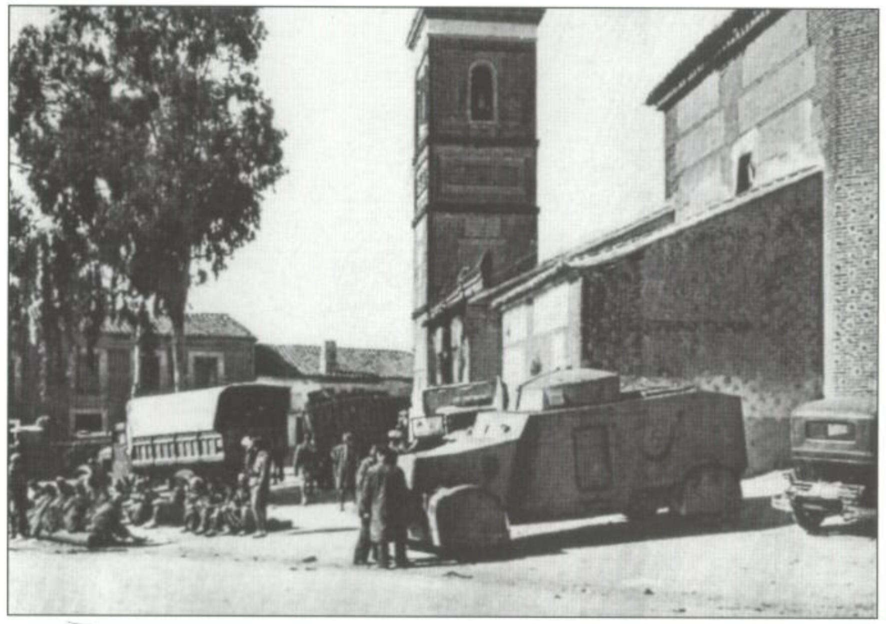


Imagen completa del blindado artesanal que aparecía en la foto anterior tras el MC.36. Se trata de un ejemplar construido por la Maquinista Terrestre y Marítima de Cataluña.



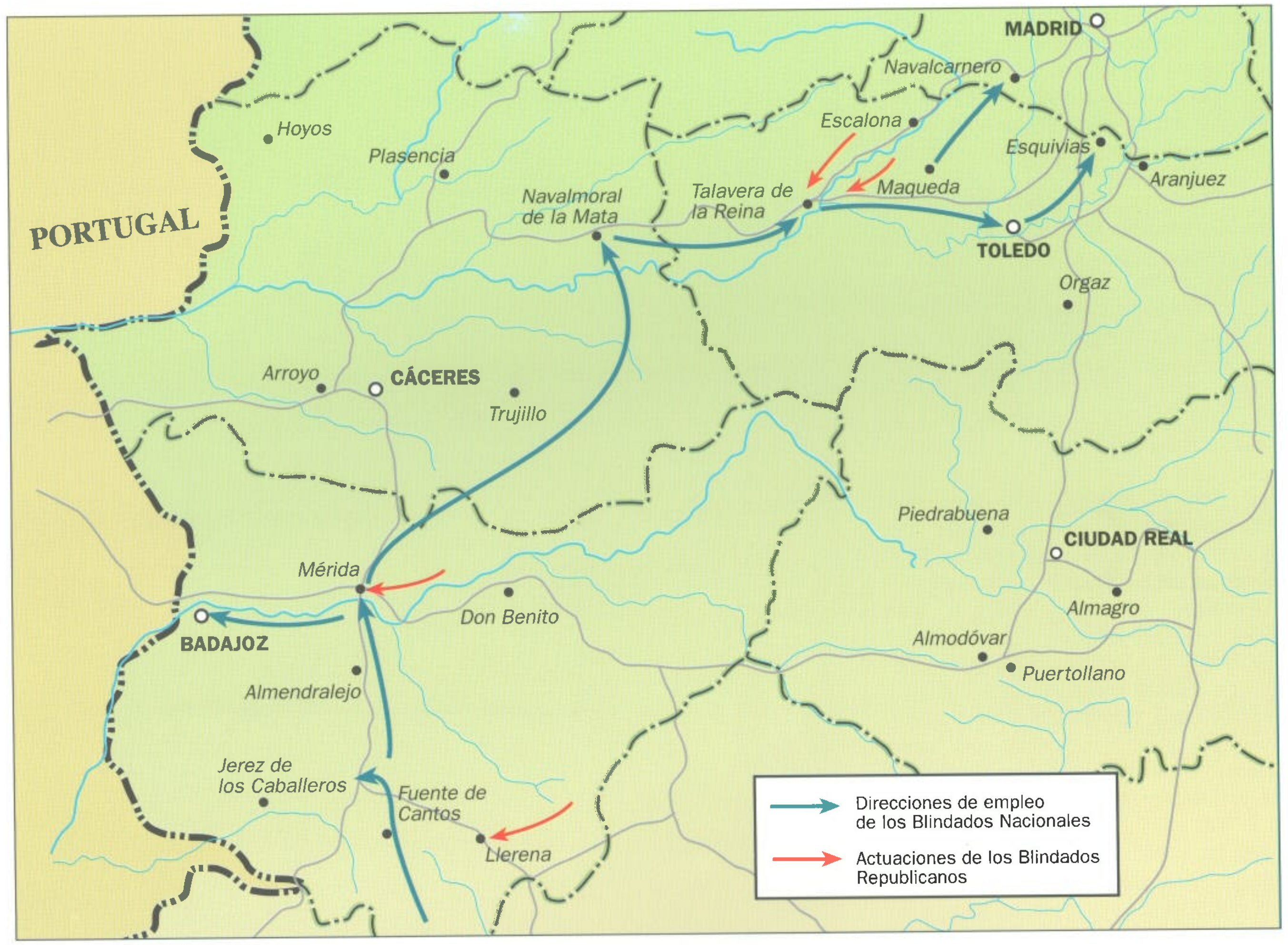
---

[1] Las columnas de Asensio y Castejón operaban combinadas desde la ocupación de Mérida, que habían realizado conjuntamente.

[2] J.M. Martínez Bande («**La Marcha sobre Madrid**». 2.ª Ed. Pág. 138) y Javier de Mazarrasa («**Los Carros de Combate en la Guerra de España**», págs. 18 y 32).

[3] «**El Sur de España en la Reconquista de Madrid**», pág. 79. Probablemente, se trataba de un *Bilbao* o del MC.36, pues el autor testimonia que era de ruedas –mixtas, de aire y macizas–, aunque asegura que llevaba dos ametralladoras en la torreta y que era de origen francés.

[4] Hay fotografías que nos los muestran desembarcando de sus camiones de transporte en Don Benito, frente a los locales de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya.


MADRID
Navalcarnero
Escalona
Esquivias
Aranjuez
Maqueda
Talavera de la Reina
Navalmoral de la Mata
Plasencia
Hoyos
PORTUGAL
TOLEDO
Orgaz
Arroyo
CÁCERES
Trujillo
Piedrabuena
CIUDAD REAL
Almagro
Almodóvar
Puertollano
Mérida
Don Benito
BADAJOZ
Almendralejo
Jerez de los Caballeros
Fuente de Cantos
Llerena
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos

(¿González Delgado?), y varios autoametralladoras *Bilbao*.

El 31 de agosto efectuaban un nuevo ataque desde Azuaga contra Llerena acompañados por “*un carro de asalto y dos blindados*”; probablemente, un *Bilbao* y dos vehículos de circunstancias.

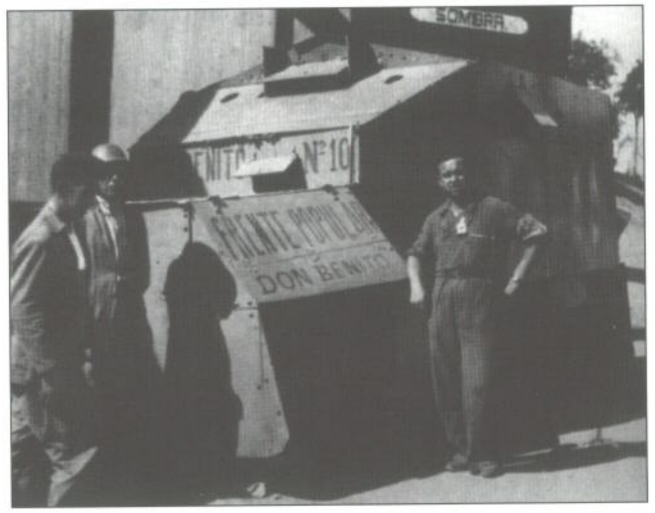
Comoquiera que el avance de las columnas nacionales prosiguió de inmediato hacia el valle del Tajo, los medios blindados gubernamentales fueron replegándose para concentrarse en defensa la de Talavera de la Reina. Esta población fue tomada por los nacionales el 3 de septiembre –con la colaboración eficaz de los dos *Bilbao*, que acompañaron la maniobra de envolvimiento ejecutada por las fuerzas de Asensio– sin que aparezcan en su fallida defensa los medios blindados republicanos a los que se ha hecho referencia, así como tampoco un tren blindado, que Martínez Bande[5] asegura fue capturado. Sí que actuaría, en cambio, un ingenio de este tipo –el Tren Blindado B, que posteriormente, como vimos, marcharía a Sigüenza– en los contraataques republicanos con los que el general Asensio Torrado, jefe ahora del Teatro de Operaciones del Centro, trataría de recuperar la plaza, aunque no en los emprendidos el 5/6 de septiembre, sino en el más tardío del día 8. Según Arévalo Molina[6], el retraso fue debido a que el comité del Tren Blindado B, al que se había ordenado dirigirse el día 6 a Montearagón, decidió marchar antes a Madrid “*... con objeto de resolver algunas cuestiones relativas a la seguridad del mismo...*” (¡!). En los contraataques del sábado 5 y el domingo 6 tomaron parte los blindados *Bilbao* y los carros Renault, pasando dos o tres[7] de tales ingenios a manos de los nacionales.

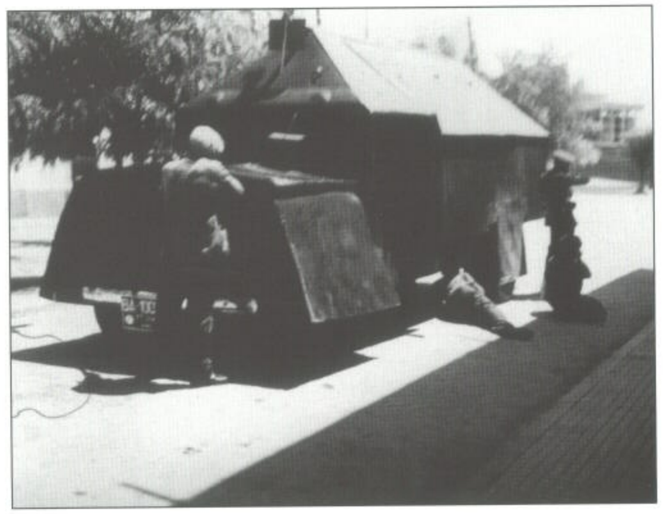
---

[5] Op. cit., pág. 162. Tal vez se refiera a “... *un tren lleno de víveres*...” cuya captura en la estación de Talavera testimonia Sánchez del Arco (**«El Sur de España en la Reconquista de Madrid»**, pág. 127); tren éste que el parte del teniente coronel Yagüe asegura estaba cargado de municiones.

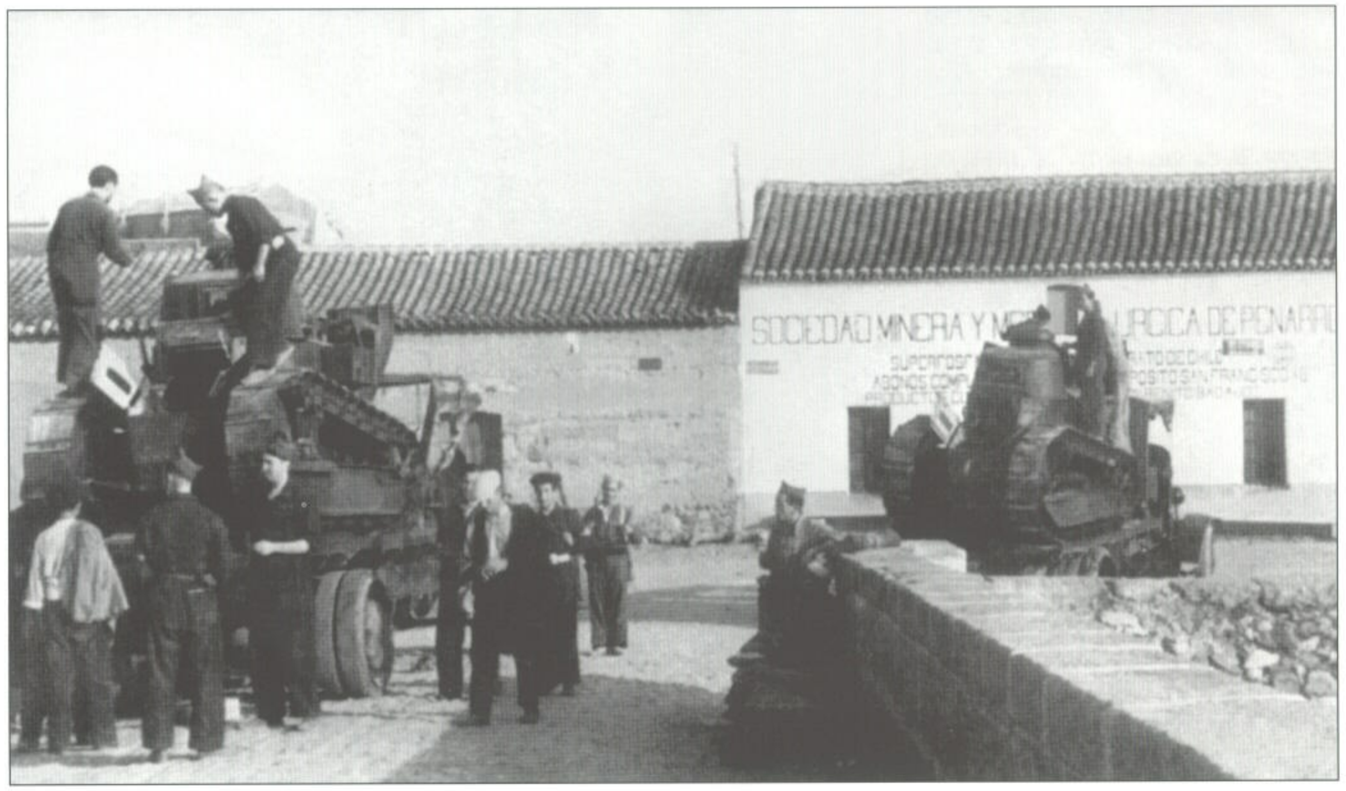
[6] **«Los Trenes Blindados Españoles»**, pág. 212.

[7] “*Dos carros*”, según Martínez Bande (Op. cit. pág. 166) o “*tres tanques blindados*”, según Sánchez del Arco (Op. cit., pág. 180). Para Logendio (**«Operaciones Militares de la Guerra de España»**, pág. 149) se trataba de “*tres autos blindados*”.


SOMBRA
Nº10
FRENTE POPULAR
DON BENITO



Los republicanos emplearon en los contraataques emprendidos contra las columnas nacionales del Sur blindados artesanales de construcción local. El que aparece en la foto de la izquierda, realizado en Don Benito, muestra el n.º 10 que sugiere la existencia de una serie bastante numerosa.


SOCIEDAD MINERA Y M... RGICA DE PEÑARR

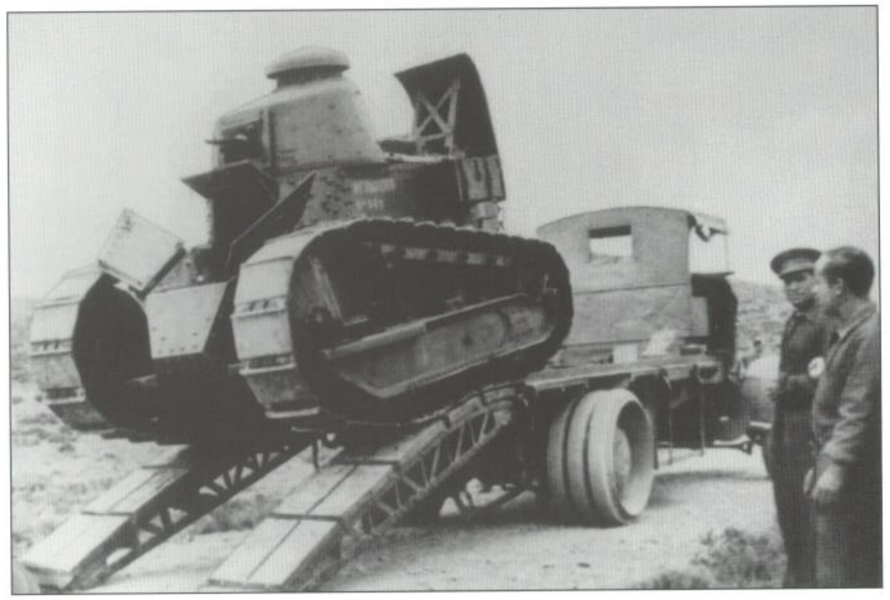
RGICA DE PEÑAR
TRATO DE CHILE
DEPOSITO SAN FRANCISCO 16
DON BENITO BADAJOZ

Los Renault del Regimiento de Carros de Combate llegan a Don Benito para tratar de detener el avance de las columnas nacionales del Sur. La imagen nos los muestra ante los locales de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya.

En un nuevo contraataque el día 8, fallido como los anteriores, intervinieron el Tren Blindado B y, una vez más, los carros FT.17 y blindados *Bilbao* que quedaban, aparte de algún blindado más de circunstancias, capturando las tropas nacionales uno de los *Bilbao.* Ese mismo día 8 una columna nacional de Caballería, a las órdenes del coronel José Monasterio, que operaba en tierras de Ávila, combatía victoriosamente ante Ramacastañas, capturando uno de los blindados de Mangada, y enlazaba con las columnas nacionales del Sur.

Según Javier de Mazarrasa[8], el día 17 las columnas nacionales capturaban en El Bravo seis autoametralladoras Bilbao republicanos. Sánchez del Arco[9] atestigua, al menos, la destrucción "*del blindado número 19 de la Dirección General de Seguridad*...". Pese a tan notables pérdidas, aún le quedaban tres blindados a la columna Burillo el día 23.

Hay un relato republicano que celebra las hazañas de un tren blindado durante los combates por Santa Olalla. Como es habitual en este tipo de "historias" ni se precisa el lugar concreto de actuación ni se dan fechas de los sucesos. Arévalo Molina supone que la acción pudo haber tenido lugar entre los días 4 ó 5 de octubre[10], pero Santa Olalla había caído el 20 de septiembre en manos nacionales, a las que había pasado incluso Toledo en los días 27/28 y, para colmo, la vía férrea de Madrid a Extremadura por donde forzosamente tendría que actuar el tren, discurría 6,6 kilómetros en línea recta al sur de Santa Olalla y el acceso a ese tramo de vía había quedado cortado al ocupar los nacionales Torrijos el día 22. Pese a estos condicionantes los relatos republicanos insisten en que el convoy –probablemente el Tren Blindado E, pues el Tren Blindado B había sido enviado a Sigüenza, como se ha dicho– se internó entre las fuerzas moras, causándoles elevadas pérdidas. Finalmente, se retiraría tras ser alcanzado por varios disparos que le ocasionaron bajas. Tal vez a causa de los impactos encajados, el tren tuvo que enviar dos vagones a reparar a Madrid; de ahí la ausencia de trenes blindados en los combates por Toledo. Ante la falta de esos ingenios se pidió el regreso del enviado a Sigüenza y, al ser éste denegado, se solicitaría uno de los trenes que actuaban sobre la Sierra de Guadarrama, siéndoles enviado el Tren Blindado n.º 2, como ya hemos visto, aunque lo fue sin personal –sólo el conductor y el fogonero– y desarmado. Para colmo, al tratar de cruzar el túnel que comunicaba la estación del Norte con las de Atocha y Delicias, se encontraron con que la locomotora –una «Montaña»; n.º 4606– no cabía por el mismo, obligando a su sustitución.

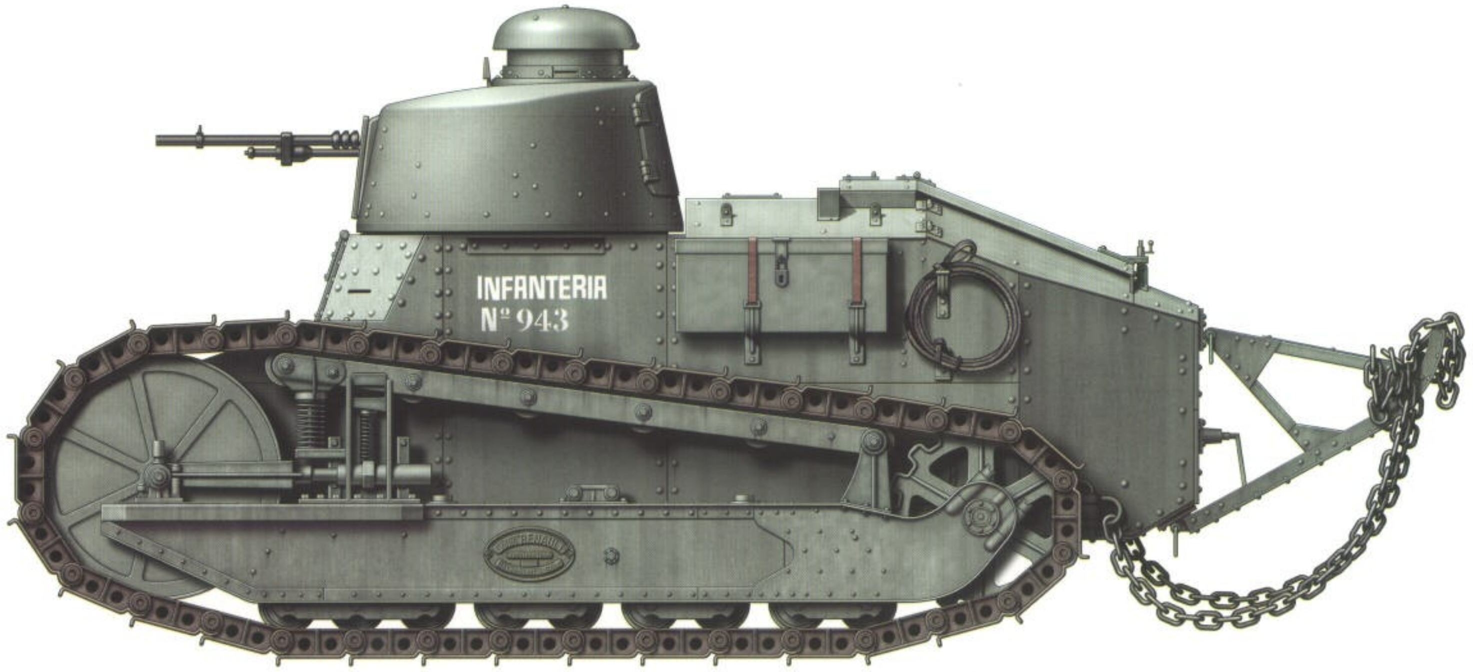


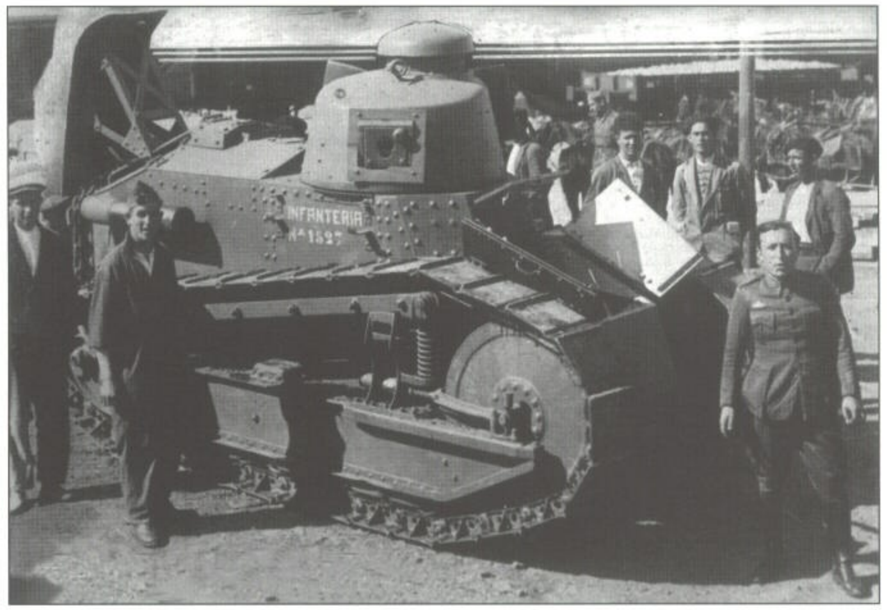
Una vista más del desembarco en el frente extremeño de los FT-17 del Regimiento de Carros de Combate n.º 1 desde sus portacarros Renault FU.25.

En cuanto a la ocupación de Toledo por los nacionales, hay noticias de que éstos emplearon sus *Bilbao* para apoyar, al menos, el ataque del día 26 en dirección a Bargas. En cambio, los tres blindados de Burillo, agregados a un batallón de la CNT situado en Olías con la misión de hostigar el flanco izquierdo del avance nacional, no parece que fueran utilizados, desde el momento en que dicha unidad se mantuvo al margen sin emprender el ataque que le había sido encomendado.

Fuerzas republicanas apoyadas por autoametralladoras en el puente de la carretera de Extremadura sobre el río Alberche, al este de Talavera de la Reina.

Con los *Bilbao* capturados por las columnas nacionales del Sur, ahora a las órdenes del general Varela, se organizaría, tras la toma de Toledo y la liberación del Alcázar, una "*compañía de carros blindados*", a disposición del Mando, con un total de siete autoametralladoras[11], entre los cuales es muy probable que figurara ya un vehículo de ese mismo tipo de origen portugués, con torreta giratoria armada con una ametralladora Vickers clase C de calibre .303 (7,7x56R)[12], que había sido adquirido en 1935 por la Policía de *Securança Pública* y cedido –o vendido– por el régimen de Salazar al Ejército nacional[13].





Como venimos viendo, los FT-17 del Rgto. de Carros de Combate n.º 1 fueron empleados intensamente en los intentos por contener a las columnas nacionales procedentes del Sur. La imagen nos muestra al Renault n.º 1527 presto a partir hacia el frente.

Ilustracio: Luis Fresno Crespo.

Por su parte, los medios blindados republicanos aún supervivientes tras la ocupación nacional de Toledo, se concentraron –aunque por poco tiempo– en la columna «*López-Tienda*», en el sector Cenicientos-Pelahustán-Escalona, que, según estadillo de 7 de octubre, llegó a disponer "*de cinco carros*"[14].

El 16 de octubre, el general Varela disponía que las columnas de Barrón y Monasterio, partiendo desde Toledo, alcanzaran la línea Añover de Tajo-Pantoja-Illescas-Palomeque. La columna *«Barrón»* dispondría del apoyo de cuatro autoametralladoras, mientras que la de Monasterio contaría con los otros tres que completaban la Compañía de Blindados (o Compañía de Carros de Asalto). El día 18, entraba Barrón en Illescas y Monasterio en Añover y Pantoja, cañoneando frente a esta última población a un tren blindado que había salido de Madrid el día anterior, siendo el primero que aparecía sobre la línea Madrid-Ciudad Real[15]. Constaba de la locomotora n.º 1527 de MZA,

---

[8] Op. cit., pág. 20.

[9] Op. cit., págs. 148-149.

[10] Op. cit., pág. 213.

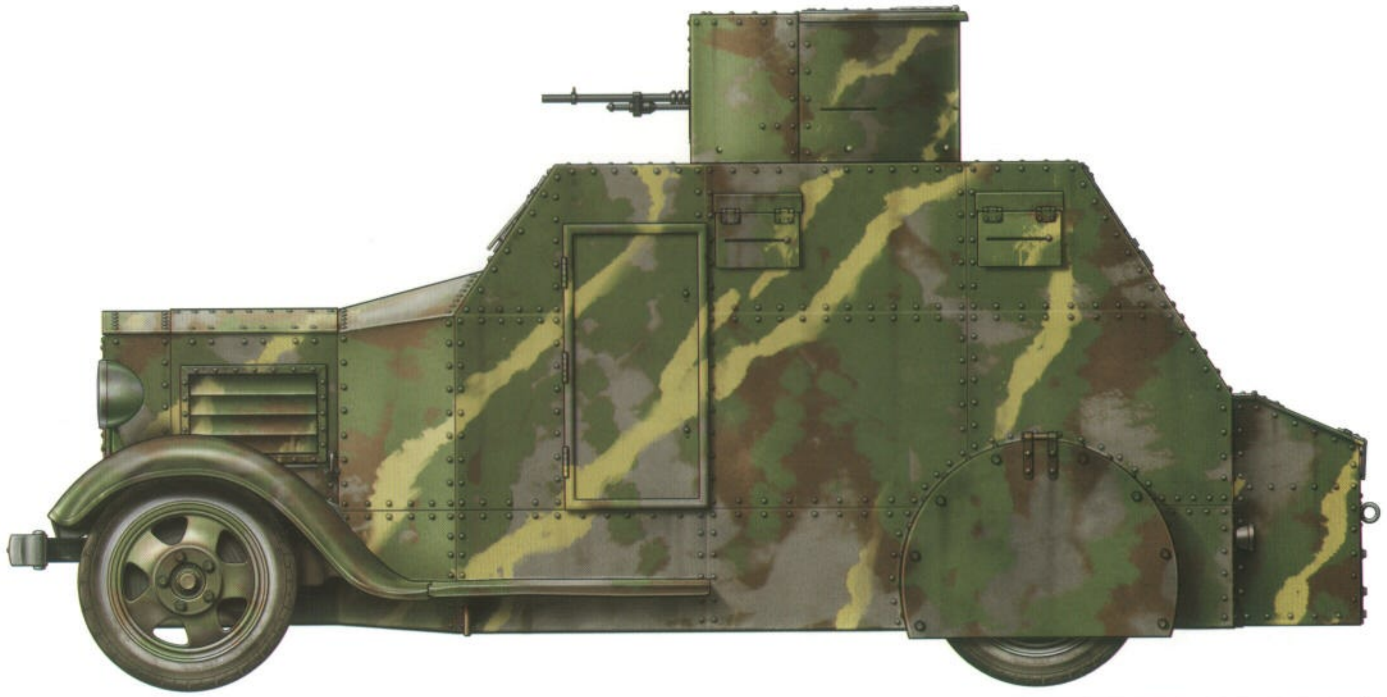
[11] En realidad, disponía de nueve autoametralladoras, pero dos debían estar fuera de servicio, pues se organizó sólo con dos secciones a tres vehículos y uno de mando.

[12] Era el calibre de las ametralladoras Vickers reglamentarias en Portugal. La escasa difusión de tal cartucho en el Ejército nacional sería la causa probable de que a este blindado le fuera posteriormente cambiada la ametralladora por una Hotchkiss de 7 mm. con la que aparece fotografiado en la primavera de 1937.

[13] Ver «**Revista Española de Historia Militar**», n.º 34, págs. 218-219.

[14] Ver referencias documentales en J.M. Martínez Bande. «**La Marcha sobre Madrid**». 2.ª Edición. Pág. 213. Para Ramón Salas Larrazábal («**Historia del Ejército Popular de la República», I**, pág. 488) era una compañía del Grupo de Autoametralladoras-cañón de Caballería, aunque más probablemente debía tratarse de un puñado de blindados artesanales enviados desde Cataluña como cooperación a la defensa de Madrid.

[15] Las líneas férreas al Sur de Madrid eran, fundamentalmente, tres: la de Madrid a Extremadura, la de Madrid a Ciudad Real y la de Madrid-Aranjuez que, en este último punto se dividía en dos ramales: uno de ellos hacia Alicante y el otro hacia Alcázar de San Juan. Este último con un ramal transversal que llegaba a Toledo y enlazaba en Algodor con el de Madrid-Ciudad Real. Las tres líneas principales eran



Asimismo, fueron reiteradamente utilizados los autoametralladoras *Bilbao*, sufriendo numerosas pérdidas en su esfuerzo por contener el avance nacional. Ilustración: Luis Fresno Crespo.

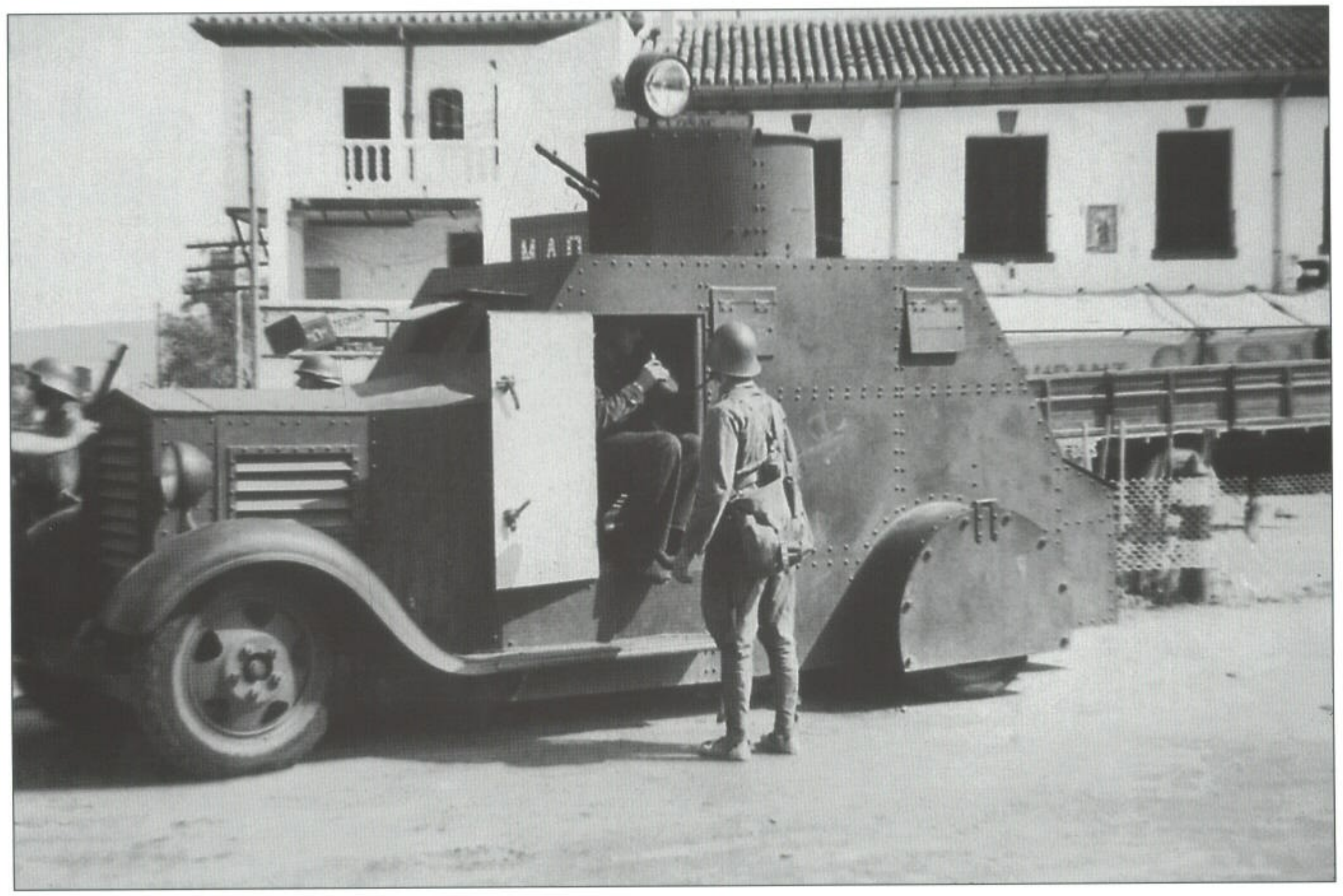
ténder armado, un vagón ametrallador y un vagón artillero y su armamento consistía en dos cañones, una ametralladora antiaérea y tres fusiles ametralladores, manejados por una dotación de sesenta milicianos a las órdenes de un sargento/responsable. El tren debía avanzar hasta Villaseca de la Sagra, pero no pudo pasar de Pantoja, donde fue cañoneado, como se ha dicho[16]. Ese mismo día 18 hacía su aparición un nuevo tren blindado en la línea Madrid-Aranjuez-Toledo, igualmente con el designio de confluir con el anterior en las proximidades de Villaseca, mas inició su actuación con mal pie al colisionar cerca de Castillejo con un tren de aprovisionamiento al que hizo descarrilar. El día 21 era relevado en Castillejo por otro tren blindado, al mando del capitán Berenguer, que, al día siguiente, continuó hasta Villasequillo para dar protección al tren en que se retiraba la columna Uribarry hasta Aranjuez. En realidad, son varios los trenes blindados que a partir de estas fechas actuaron sobre la línea Madrid-Aranjuez cuyas peripecias es difícil seguir, pues sufrieron numerosos accidentes –aparte de siniestros como el que tuvo lugar el día 23 al chocar uno de tales trenes con otro de mercancías, que venía de Cartagena cargado de material de guerra- que obligaron a un trasiego continuo de vagones al enviar a Madrid los averiados para su reparación y recibirse otros para completar las unidades. En general, se obtuvo muy escaso rendimiento de los trenes blindados –armas tan potentes, en teoría–, a cuyos responsables debían de reiterárseles las órdenes, pues se mostraban remisos a cumplirlas, retirándose a la menor dificultad por temor al fuego enemigo o a quedar copados por las interrupciones en las vías. Más que como auténticos elementos de combate, actuaron como exploradores o convoyes de evacuación.

Una vista más del *Bilbao* destruido de la foto anterior. En ésta, posa sobre sus restos el más tarde famoso actor cinematográfico Manolo Morán.

---

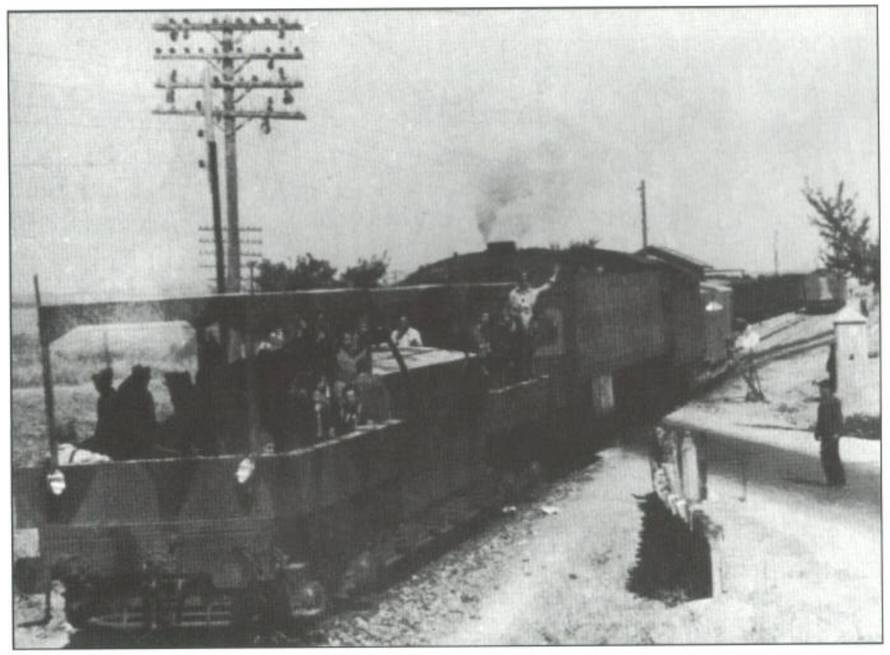
sensiblemente paralelas y orientadas en el mismo sentido del avance de las columnas nacionales hacia la capital de España.

[16] El tren, cuyo nombre o numeral se desconoce, había sido bombardeado anteriormente por la aviación nacional en Yeles (ver Jacinto M. Arévalo Molina. Op. cit., págs. 218-219.)



Mejor suerte le cupo a este otro *Bilbao* que aquí vemos en perfecto estado ante un indicador de carretera que señala la dirección a Madrid. (Vía Francisco Marín.)

En cualquier caso el panorama iba pronto a cambiar, pues en ese mes de octubre se reforzarían ambos bandos con carros de combate extranjeros. El 28 de septiembre llegaba a Vigo el vapor «*Città di Bengasi*» que había zarpado de La Spezia el día 23, transportando 38 cañones de acompañamiento y antitanques de 65/17, cuatro estaciones de radio y diez carros de combate ligeros[17]; siete, de los modelos C.V.33 y C.V.35[18], armados con ametralladoras y tres C.V. con lan-

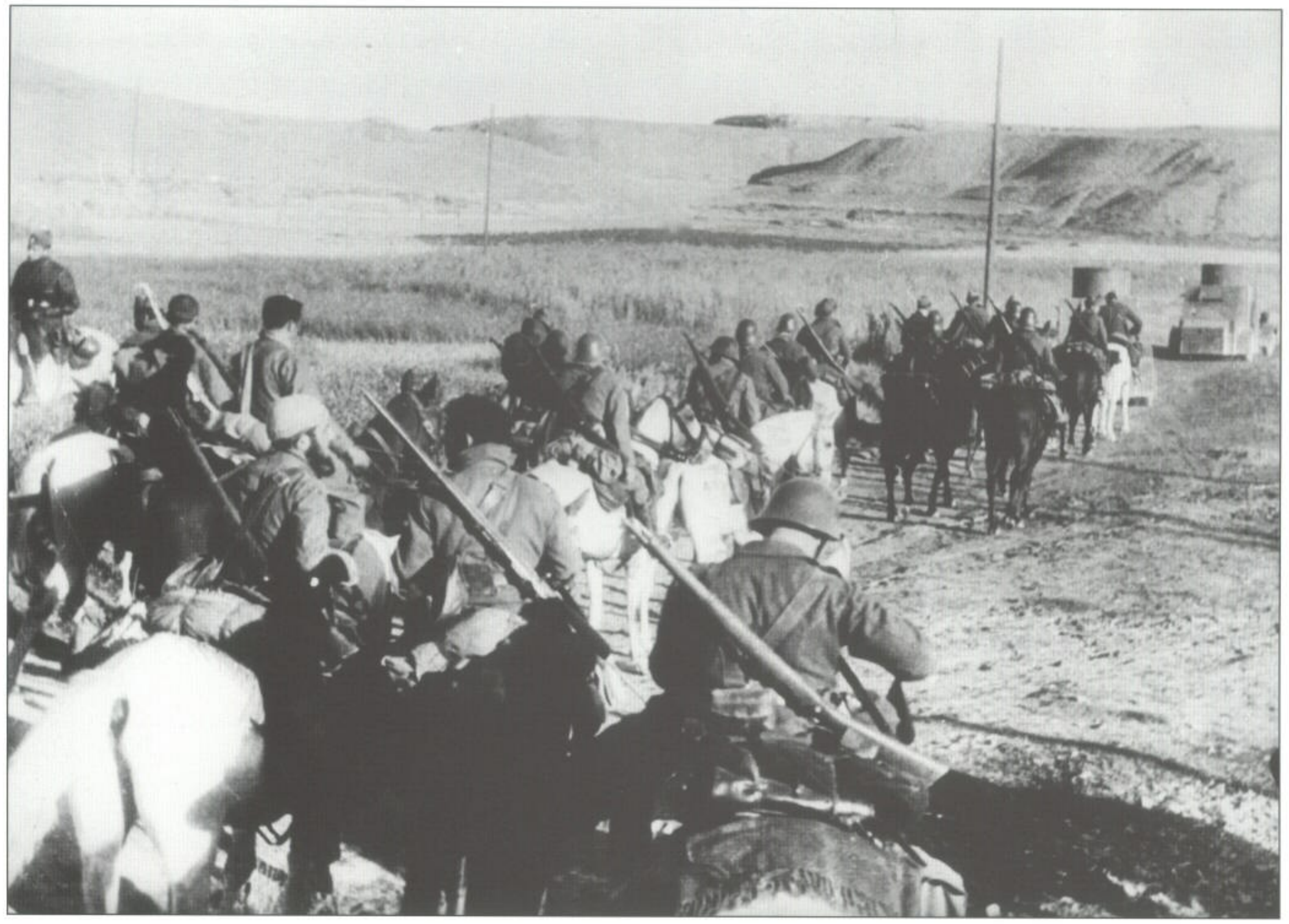


Dos trenes blindados en el frente del Tajo. El que aparece en primer término, lleva en cabeza el vagón artillero, apreciándose la ausencia de plataformas exploradoras.

---

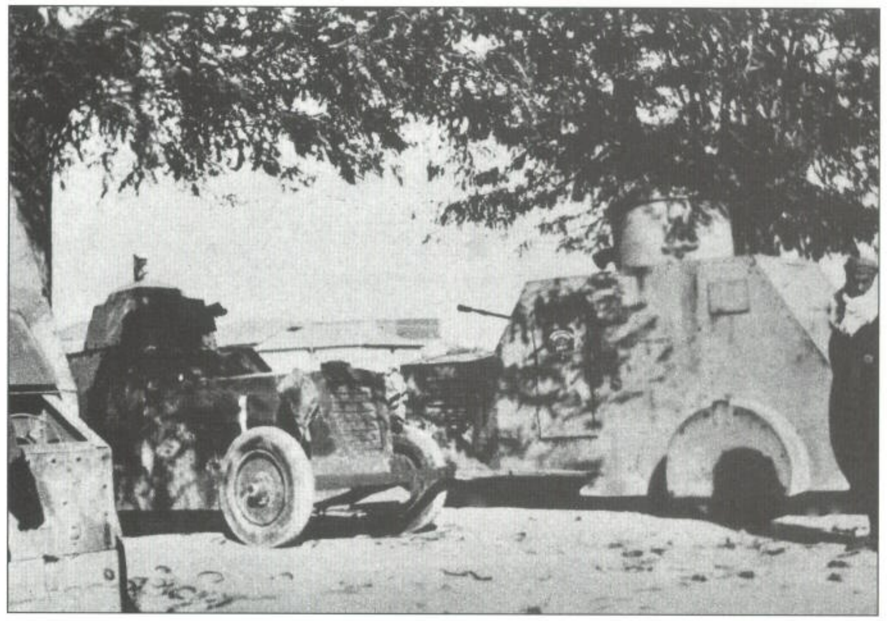
[17] Franco Bargoni («***L'Impegno Navale Italiano durante la Guerra Civile Spagnola.* (1936-1939)**», pág. 107) afirma que el «*Città di Bengasi*» llegó a Vigo el 7 de octubre y que transportaba 19 carros –cuatro de ellos lanzallamas–; sin embargo todas las fuentes consultadas –incluido John F. Coverdale («**La Intervención Fascista en la Guerra Civil Española**», pág. 110), por citar alguna– coinciden en que fueron diez en total.

[18] Ambas versiones tenían similares características –3.100 kilogramos de peso; blindaje máximo de 13,5 milímetros; armadas únicamente con dos ametralladoras Fiat Mod. 35 de 8 milímetros de calibre; 42 kilómetros por hora de velocidad máxima en carretera–, lo que hacía de ellas más bien vehículos de reconocimiento y explotación del éxito que auténticos carros de combate.



Jinetes de la columna «*Monasterio*» avanzan precedidos por dos autoametralladoras *Bilbao* de la «Compañía de Carros de Asalto», nacional. Está finalizando el mes de octubre, lo que se deja notar en las prendas de abrigo que luce la tropa. (Bundesarchiv 183-P0224-513.)

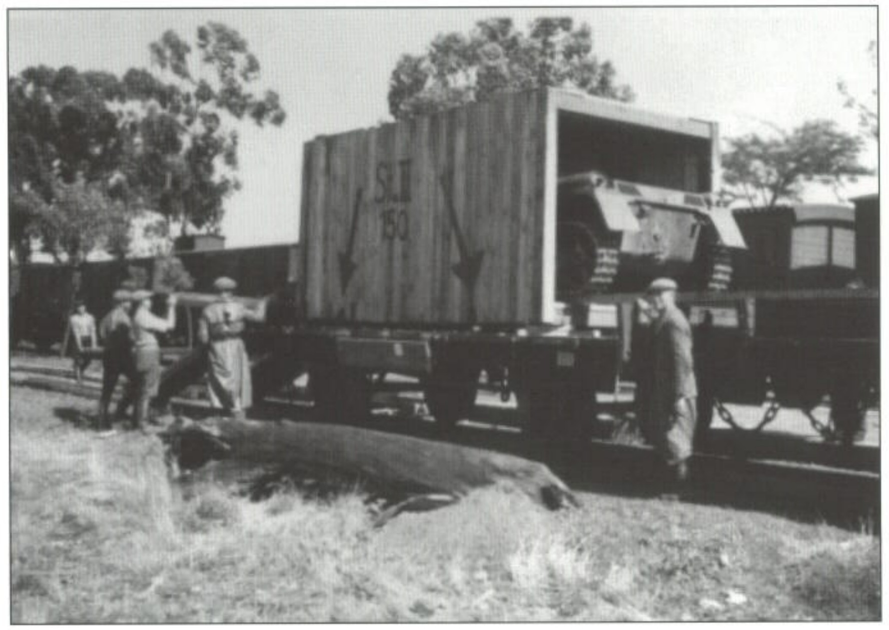
za-llamas, provistos de un remolque acorazado con ruedas que albergaba 520 litros de líquido inflamable. Con este material, el personal italiano que lo acompañaba y los españoles que se les incorporaron se organizaría el denominado *Raggruppamento italo-spagnolo di carri e da artiglieria* a las órdenes del primer capitán Oreste Fortuna (en la Legión –donde se alistó–, comandante Oswaldo Ferrini). Con los carros venían dos oficiales y veinticinco carristas que fueron enviados —hombres y vehículos— a Cáceres, a los castillos de las Herguijuelas, para constituir una «Compañía de Carros» con personal mixto hispano-italiano. La Legión, en la que asimismo se alistaron los carristas italianos, proporcionó soldados y oficiales para completar la plantilla, en la que también se integraron voluntarios de milicias y personal de los Regimientos de Carros n.º 2, de Zaragoza, y «*Argel*» n.º 27 (no n.º 37, como se ha venido escribiendo erróneamente), de Cáceres. El mando del contingente español fue confiado en principio al teniente legionario Daniel Gómez Pérez “Bakali”[19] que, por esas fechas, combatía integrado en la «Compañía de Carros Blindados» de las columnas del Sur.



Vehículos de la «Compañía de Carros de Asalto», nacional. Se aprecian dos *Bilbao* y el autoametralladora de origen portugués armado aún con la Vickers original refrigerada por agua, en calibre .303.

La base para organizar las unidades de carros nacionales se estableció en octubre de 1936 en los castillos de las Herguijuelas –o de las Arguijuelas–, dos antiguas fortalezas, muy próximas entre sí, en la provincia de Cáceres. La foto nos muestra el castillo de la Herguijuela de Arriba. (Bundesarchiv 146-1973-036-17.)

Por otra parte, el 7 de octubre tomaban puerto en Sevilla los vapores «*Pasajes*» y «*Girgenti*», que desembarcaban 41 carros de combate alemanes *Panzerkampfwagen I*[20] acompañados por 19 plataformas portacarros Sd. Ah. 115, 10 camiones Büssing NAG 80 para el remolque de estas últimas, 45 camiones de transporte,



Los primeros *Panzer I Ausf. A* llegan a Extremadura por ferrocarril, desde Sevilla, cuidadosamente embalados en enormes cajones. (Campesino.)

---

[19] José Mª Manrique afirma en el artículo «**Algo más sobre los “Carros Italianos” en la Guerra de España (36-39)**», publicado en el n.º 3 de la **Revista Española de Historia Militar** (en lo sucesivo, REHM), pág. 171, que dicho mando le fue conferido el 6 de octubre por el teniente coronel Yagüe, lo que no deja de ser extraño, pues el citado teniente coronel (en realidad, coronel habilitado) había causado baja –oficialmente, por enfermedad– el 20 de septiembre, hallándose a la sazón las columnas nacionales que marchaban sobre Madrid a las órdenes del general Varela. Yagüe no se reincorporó a dichas columnas hasta el 12 de octubre.

[20] Treinta y siete eran del modelo *PzKpfw I Ausf A*, cuyas características eran: 5.400 kilogramos de peso; blindaje máximo de 13 milímetros; armados únicamente con dos ametralladoras Dreyse MG. 13k de 7,92 milímetros de calibre; 50 kilómetros por hora de velocidad máxima en carretera y 37 campo a través. Eran más grandes y pesados que los C.V. italianos, pero tenían un armamento similar, con la única ventaja de ir montado en torreta giratoria. Tres eran *Panzerbefehlswagen I Ausf B* de mando, armados con una sola ametralladora en casamata y sistema de comunicaciones potenciado y, por último, un carro de instrucción de conductores *ohne Aufbau*, es decir, descubierto, sin superestructura.

Legionarios e infantes del Regimiento de *«Argel»* instruyéndose en el manejo de los recién llegados *Panzer I*. (Campesino.).

6 camiones taller, 11 automóviles, 18 motocicletas y 24 cañones antitanques Pak 35/36 de 37 mm. Todo este material, junto con los 267 hombres –oficiales, suboficiales y técnicos reclutados en el *Panzer Regiment* 6, alemán– que venían con él, fue transferido, al igual que lo habían sido los italianos, a los castillos de las Herguijuelas, en Cáceres, para organizar el que sería *Panzer Gruppe «Drohne»* (nombre clave *«Drohne»*: Zángano), también conocido en principio como *Panzer Gruppe «Thoma»*, por el nombre de su jefe, el *Oberstleutnant Ritter* von Thoma. Dicho Grupo de Carros formaría parte de una unidad superior, *Panzerabteilung «Imker»* (nombre clave *«Imker»*: Apicultor) a las órdenes del *Oberst* Freiherr von Funck, que encuadraba todas las especialidades del *Heer* presentes en España. El *Panzer Gruppe* estaba constituido por una Plana Mayor, dos Compañías de Carros –a tres secciones de cinco vehículos, más uno de mando–, una Compañía de Transporte, una Compañía de Taller y una Unidad de Instrucción Antitanque. Contrariamente a lo que se ha venido escribiendo, los alemanes no venían a España para combatir a bordo de los carros, sino para adiestrar a los tripulantes españoles en el manejo, empleo táctico y mantenimiento de los mismos. El personal español fue reclutado en el Regimiento de Infantería *«Argel»* n.º 27 y en la Legión[21], creándose con él oficialmente el Batallón de Carros de Combate, el 1 de octubre de 1936, –es de suponer que ante el mero anuncio de la llegada de los carros, pues éstos aún no se habían recibido– con la organización que figura en el cuadro adjunto –en la página anterior– que, en la práctica, duplicaba la organización alemana. Las compañías de Transporte y Taller –sin misión específica de combate– sí que actuarían inicialmente con personal alemán, incluyendo tan sólo a los "educandos" españoles que habrían de hacerse cargo de ellas más adelante. La Compañía Antitanque se organizó el 18 de octubre a las órdenes del alférez de complemento Pedro Sanz Ruano a base de 15 de los 24 Pak 35/36 llegados, 8 de los cuales irían a remolque de camiones-tractores Krupp Prtoze L.2h 43, mientras que otros cinco irían sobre las plataformas de otros tantos camiones de transporte, quedando dos más en reserva.

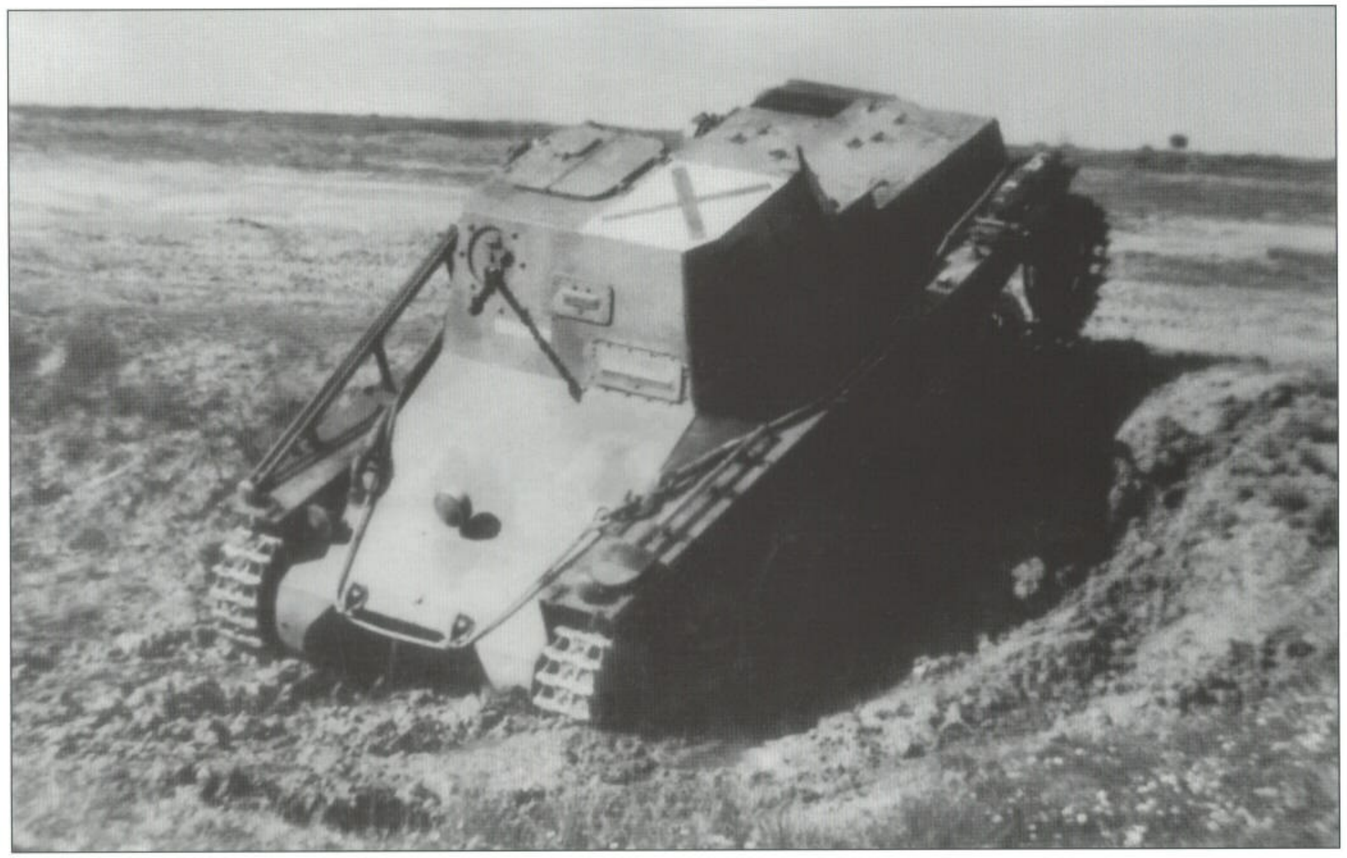
En esta imagen son los instructores alemanes quienes ensayan los nuevos carros.

BATALLÓN DE CARROS DE COMBATE

Jefatura de la Unidad.	Comandante José Pujales Carrasco
Plana Mayor.	Teniente ayudante Juan Barrechenguren Berganza
1.ª Compañía	Capitán José García García
I Sección	Teniente Eladio Valdovín López Brigada Secundino Calvo Castro
II Sección	Teniente Maximiliano Galiana Castilla Brigada Santos Sánchez Rollán
III Sección	Teniente José Losada Vera Brigada Francisco Álvarez Porto
2.ª Compañía	Capitán Juan García García
I Sección	Teniente Antonio López de Haro Brigada Joaquín Ainoza Soro
II Sección	Teniente José Cerdán Salas Brigada Antonio Tegel Abad
III Sección	Teniente Ramón Fernández García Brigada Alberto Mateos Molinero
Compañía de Antitanques	Alférez de complemento Pedro Sanz Ruano

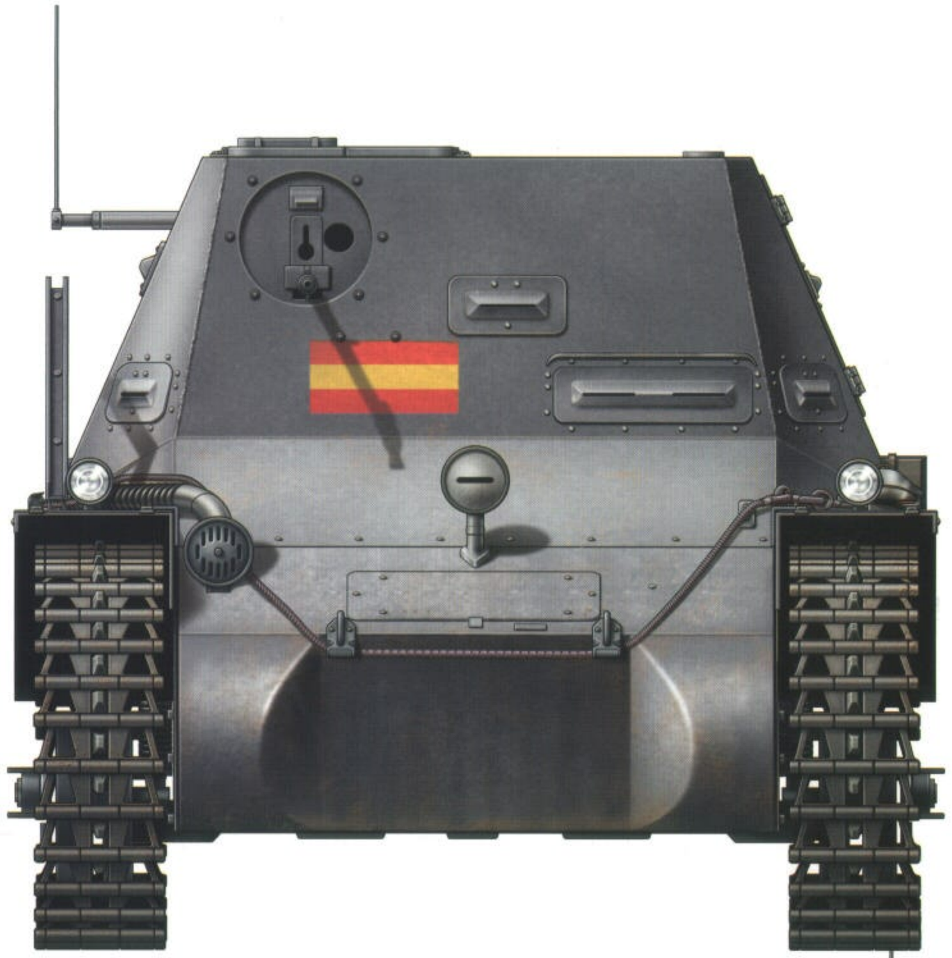
Demostración de las posibilidades de los primeros *Panzerbefehlswagen I Ausf. B*, de mando, llegados a la España nacional. (Vía Francisco Marín.)

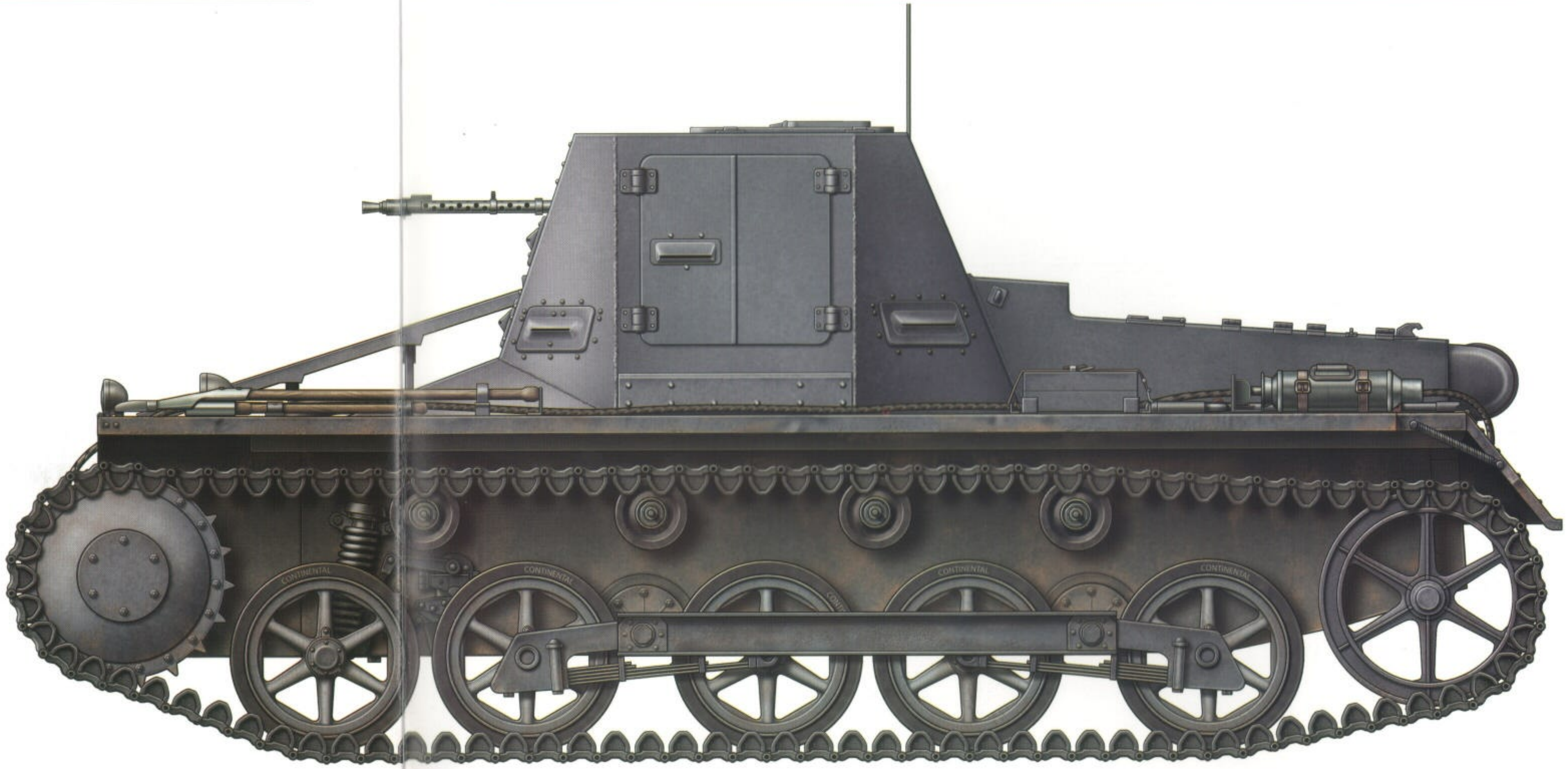
Una nueva vista de las labores de instrucción en las cercanías de la base de las Herguijuelas.

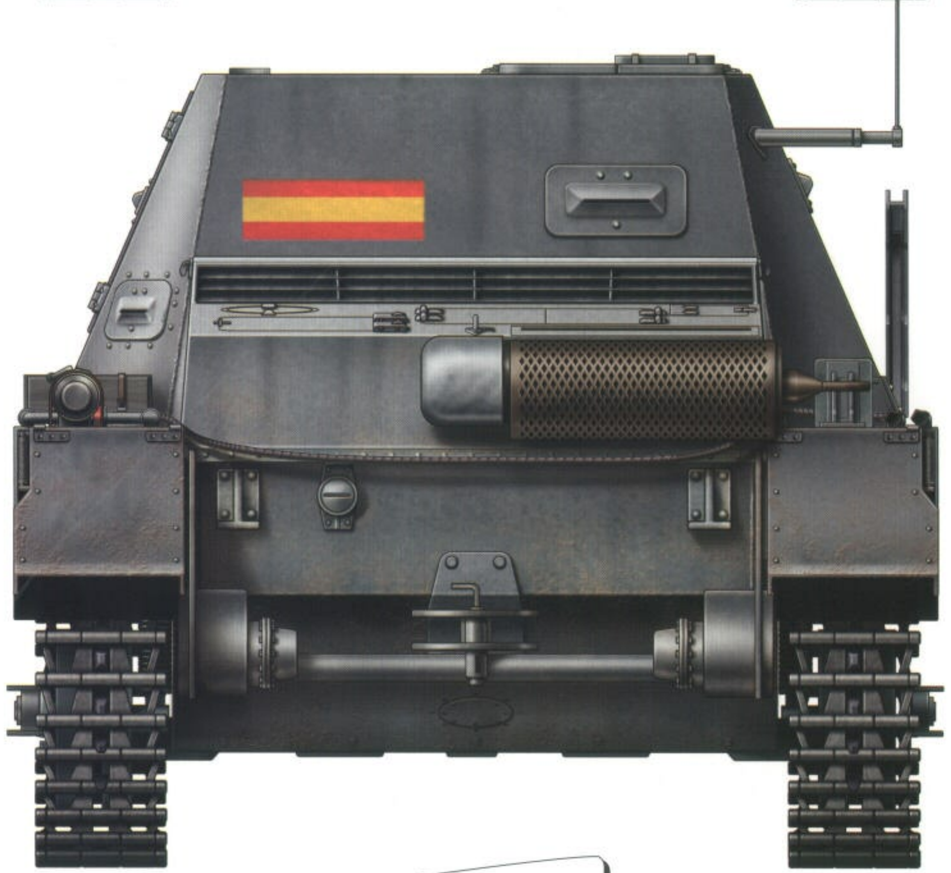


---

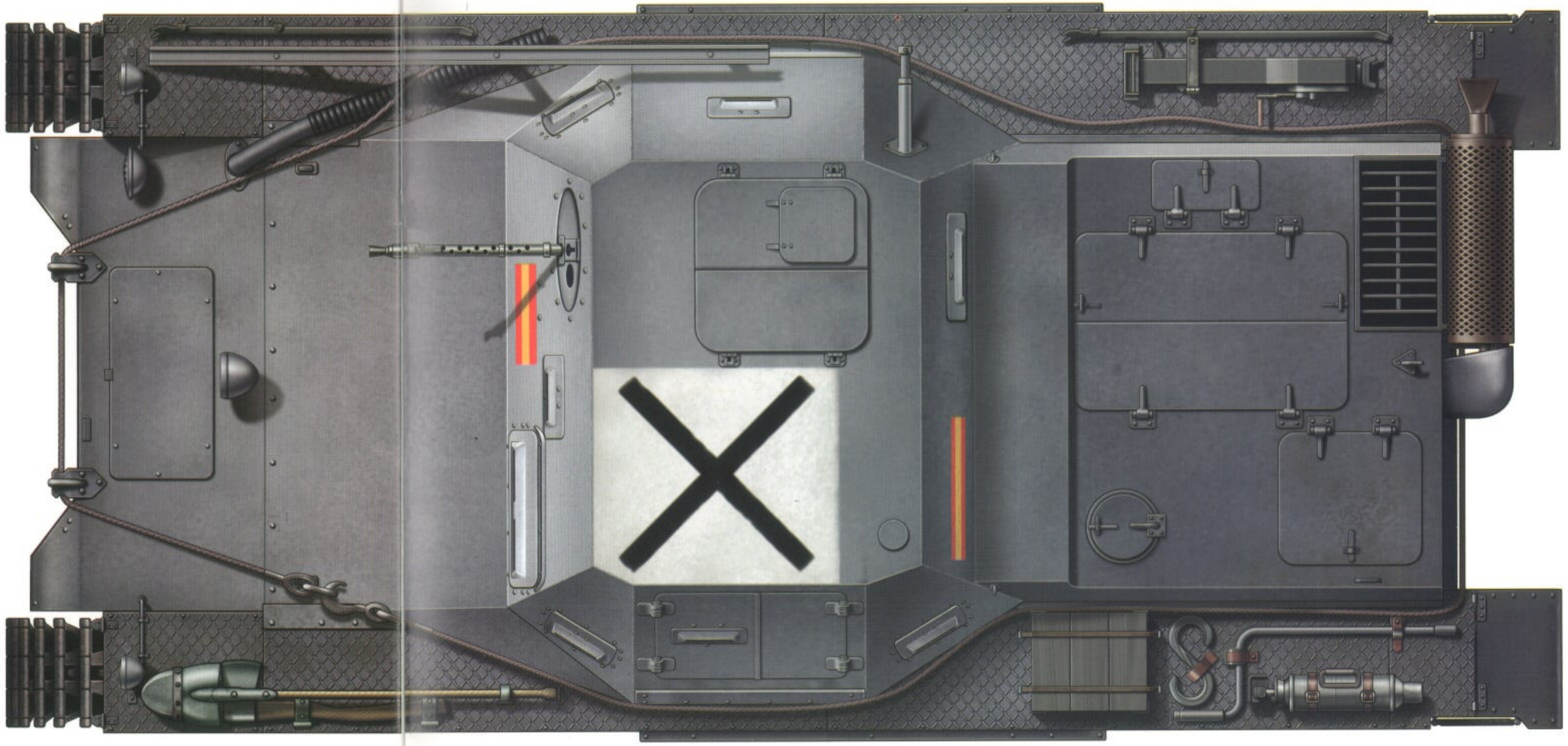
[21] En la Legión se reclutaron conductores y tiradores que supieran hablar alemán, ofreciéndose varios legionarios de ese origen alistados con anterioridad en el Tercio; miembros, por tanto, del Ejército español: alférez Preil Weitia, sargento Arens Clemens y legionarios Alois Loira, Fernando Kaiser, Juan Díez Kozki, Luis Rtract, Víctor Kissemberger, Erich Raupach, Fritz Sieger, Hans Frei, Karl Haas (rumano), Alexander Rechnitzer (húngaro), Eugen Berger (checo), Jonas Stellemberger (austriaco) y Peter Ceache Hubert (austriaco). Estos –junto con algún otro incorporado posteriormente– fueron "los alemanes" que combatieron en el Batallón de Carros (José Luis de Mesa. «**Los otros Internacionales**», págs. 140-141 y 143).

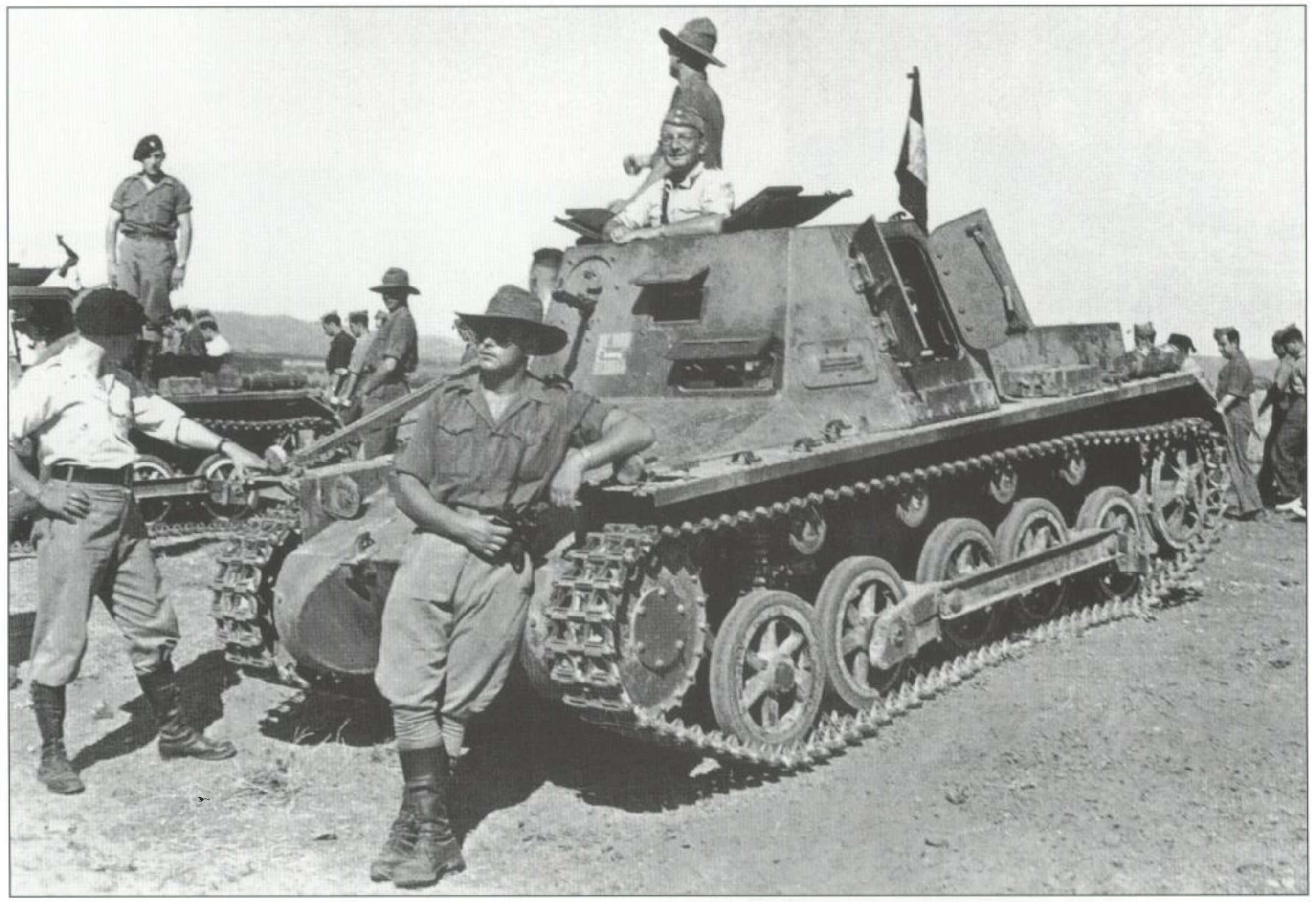






FRESNO'S

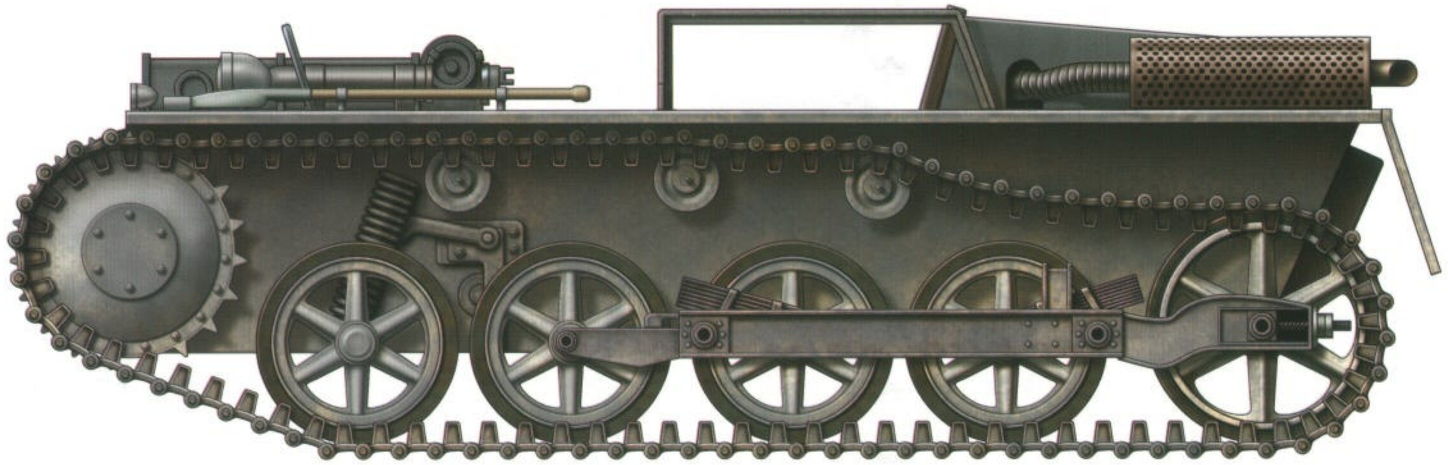


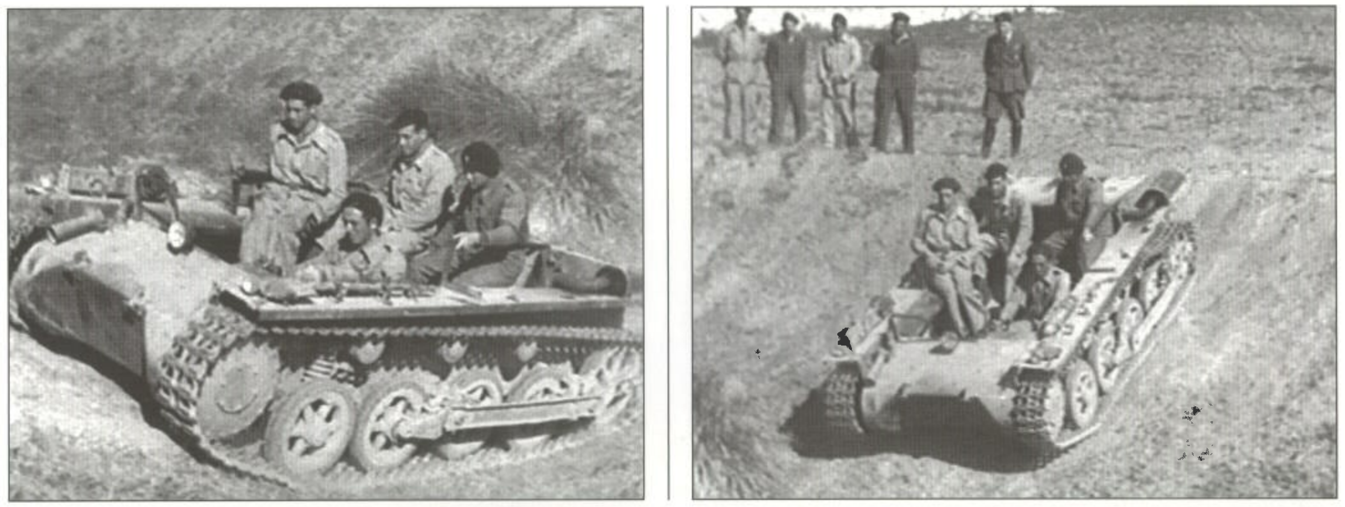


Magnífica vista de un Panzerbefehlswagen I Ausf. B en la base de las Herguijuelas. Obsérvese que los personajes que lo rodean son los mismos de la foto central de la página 77. (Vía Francisco Marín.).

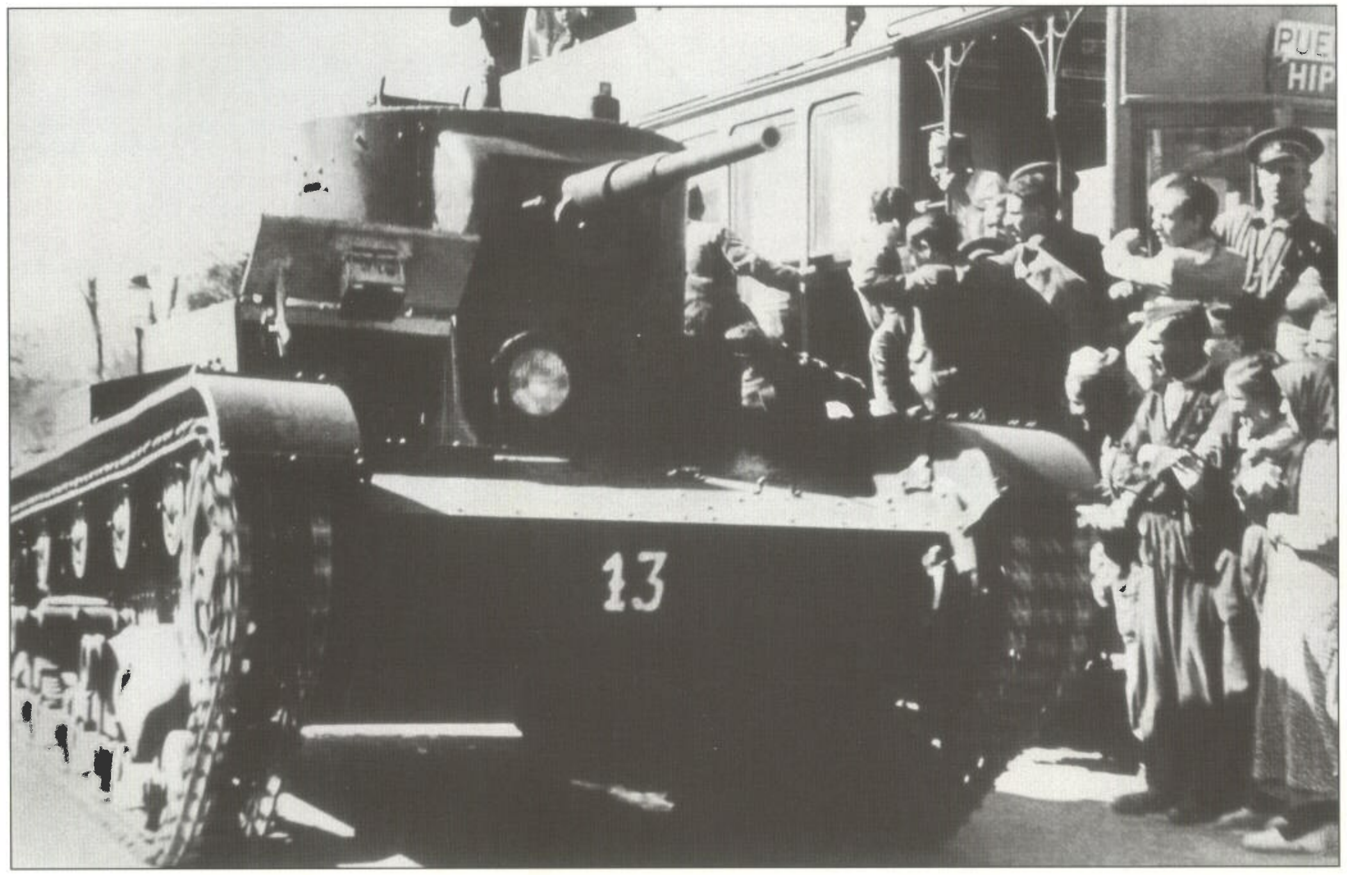
Una pausa en el adistramiento como carristas de los soldados españoles. Puede verse, al fondo, el carro de instrucción de conductores *ohne Aufbau*.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





El *Panzer I Ausf. A* carente de superestructura *–ohne Aufbau–* en la pista de prácticas. (Filmoteca Nacional.)

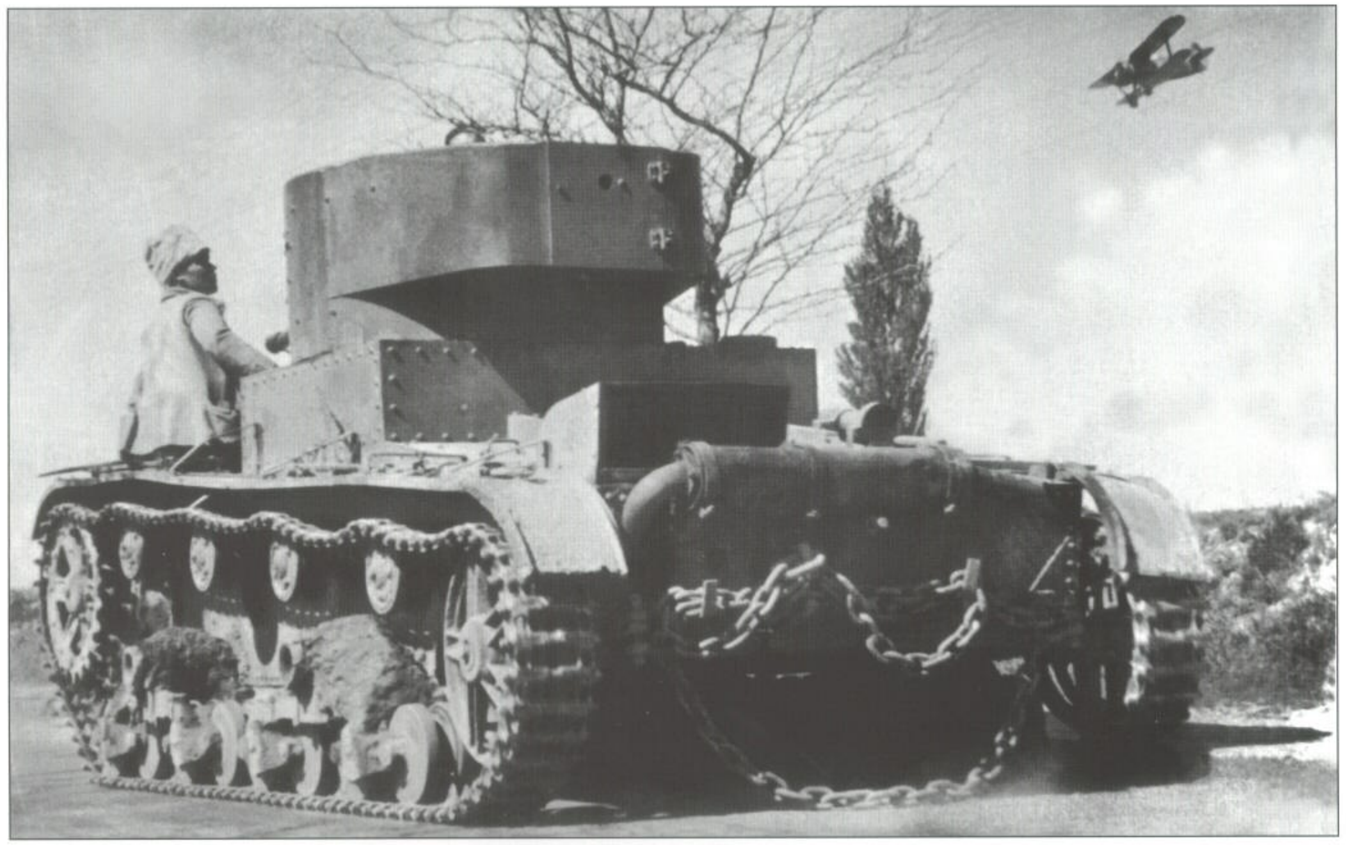


Coincidiendo con la llegada a la España nacional de carros italianos y alemanes, los republicanos recibían carros soviéticos. La imagen nos muestra la presencia en Madrid de los primeros T-26. (Biblioteca Nacional, Madrid.)

Por su parte, del lado republicano, en curiosa y reiterada coincidencia equilibradora, llegaban el 12 de octubre a Cartagena, a bordo del «*Komsomol*», 50 carros de combate T-26B[22], con repuestos, municiones, combustible y ochenta carristas soviéticos a las órdenes del coronel Semion Krivoshein y el comandante Pavl Arman (Greisser, en España). Al igual que en el bando nacional, la misión de los especialistas soviéticos se reducían a la organización, la instrucción y el encuadramiento; sin embargo, por la premura de entrar en combate y considerar que el personal español no estaba suficientemente preparado, aquellos manejaron los carros en los primeros encuentros en que intervinieron. Si del lado nacional los oficiales suboficiales y tropa procedían del Regimiento de Carros n.º 2, en el republicano fue el Regimiento de Carros n.º 1 el encargado de proporcionar gran parte de los efectivos. El 22 de septiembre, se asignaba el mando del citado

---

[22] Características: 9.200 kilogramos de peso; blindaje máximo de 16 milímetros; armados con un cañón de 45 mm. Mod. 1932 y una ametralladora coaxial Degtyarev DT de 7,62 milímetros de calibre (algunos ejemplares montaban una segunda ametralladora en la parte trasera de la torre y otros una tercera, antiaérea, sobre el techo de la misma); 30 kilómetros por hora de velocidad máxima en carretera. Eran los carros más pesados llegados a España hasta el momento y el cañón que montaban les confería una superioridad incontestable sobre los carros enemigos que no tenían posibilidad alguna de enfrentarse a ellos con éxito.



El binomio carro T-26/caza I-15 *Chato* –materiales que aventajaban notablemente a la de los alemanes e italianos suministrados a los nacionales– proporcionó un considerable margen de superioridad a los republicanos. (Biblioteca Nacional, Madrid.)

Rgto. de Carros n.º 1 al coronel Sánchez Paredes que, a poco, se trasladaba a Archena con la Plana Mayor del Regimiento y buen número de oficiales pertenecientes al mismo (capitanes Vicente Paredes Viñas, Carlos Faurie Barrera, Luis Cristóbal Salva...). Su misión era organizar una base para la recepción de los carros que se esperaban, base que tendría como sede principal el balneario de Archena,, donde se instaló el cuartel de la futura Agrupación de Tanques, mientras los servicios técnicos se asentaban en un grupo escolar (Escuelas Graduadas Miguel Medina) y en el almacén de frutas Joaquín Gómez y Hermanos y el centro hospitalario de la población se convertía en Hospital de las Fuerzas Blindadas. Aparte del personal del Regimiento de Carros n.º 1, parece que se reclutaron buen número de conductores entre profesionales del taxi y el transporte madrileños.

Javier de Mazarrasa[23] recoge el testimonio de un carrista español del primer momento, Eusebio Carrasco Herranz, según el cual, a su llegada a Archena el 29 de septiembre, ya se encontraban allí quince carros T.26 que habían llegado a Alicante a bordo del *«Neva»* el día 26 a las órdenes del capitán V. Denkos. Lo cierto, es que los documentos soviéticos consideran la expedición llegada a Cartagena en el *«Komsomol»* –Expediente Y.2 de la Operación «X»[24]– como la primera de la que formaron parte elementos blindados y los relatos rusos –probablemente en base a tales documentos– así lo reafirman. Por mi parte, he podido recoger el testimonio de Fernando Lista Herranz, soldado el 18 de julio del Regimiento de Carros n.º 1, que fue enviado a Archena y Cartagena, donde tomó parte en la descarga de los carros del *«Komsomol»*, asegurándome que eran los primeros que veía.

El 18 de octubre Franco, ya Generalísimo, pasaba revista en los castillos de las Herguijuelas a la Compañía de Carros C.V. y al Batallón de carros *Panzer I*. Inmediatamente partió hacia el frente la compañía de carros italianos, al mando ahora del capitán Guillermo Vidal-Cuadras y Villavechia, incorporado recientemente, y organizada en dos secciones a las órdenes, respectivamente, del teniente legionario Daniel Gómez Pérez "Bakali" y del teniente italiano Vittorio Rustici. Como se ha dicho, la sección del teniente Tamariz-Martel había recibido órdenes de incorporarse a la Compañía, efectuándolo el día 19 en Torrijos. Se aprovechó entonces para redistribuir los carros, quedando organizada, la Compañía, en tres secciones –Gómez Pérez, Tamariz-Martel y Rustici– cada una de ellas con cuatro carros, uno de ellos lanzallamas, más uno de mando de Compañía; sobraban así dos carros –de los quince recibidos, en total– que se destinaban a instrucción y reserva. Ese mismo día 19 se unía a la Compañía de Carros la "Sección Artillera" del *Raggruppamento* (capitán Terlizzi).

Se ha escrito que los carros C.V. tuvieron "*sus primeras acciones de fuego*" el día 20 de octubre en Maqueda y Valmojado[25]. Con toda probabilidad atravesaron la primera de dichas localidades en esa jornada del 20 y llegaron a Valmojado, donde debían ponerse a disposición de la columna Asensio pero, desde luego, no combatiendo, pues esta última población había sido tomada cinco días antes, el 15, y Maqueda nada menos que el 21 de septiembre.

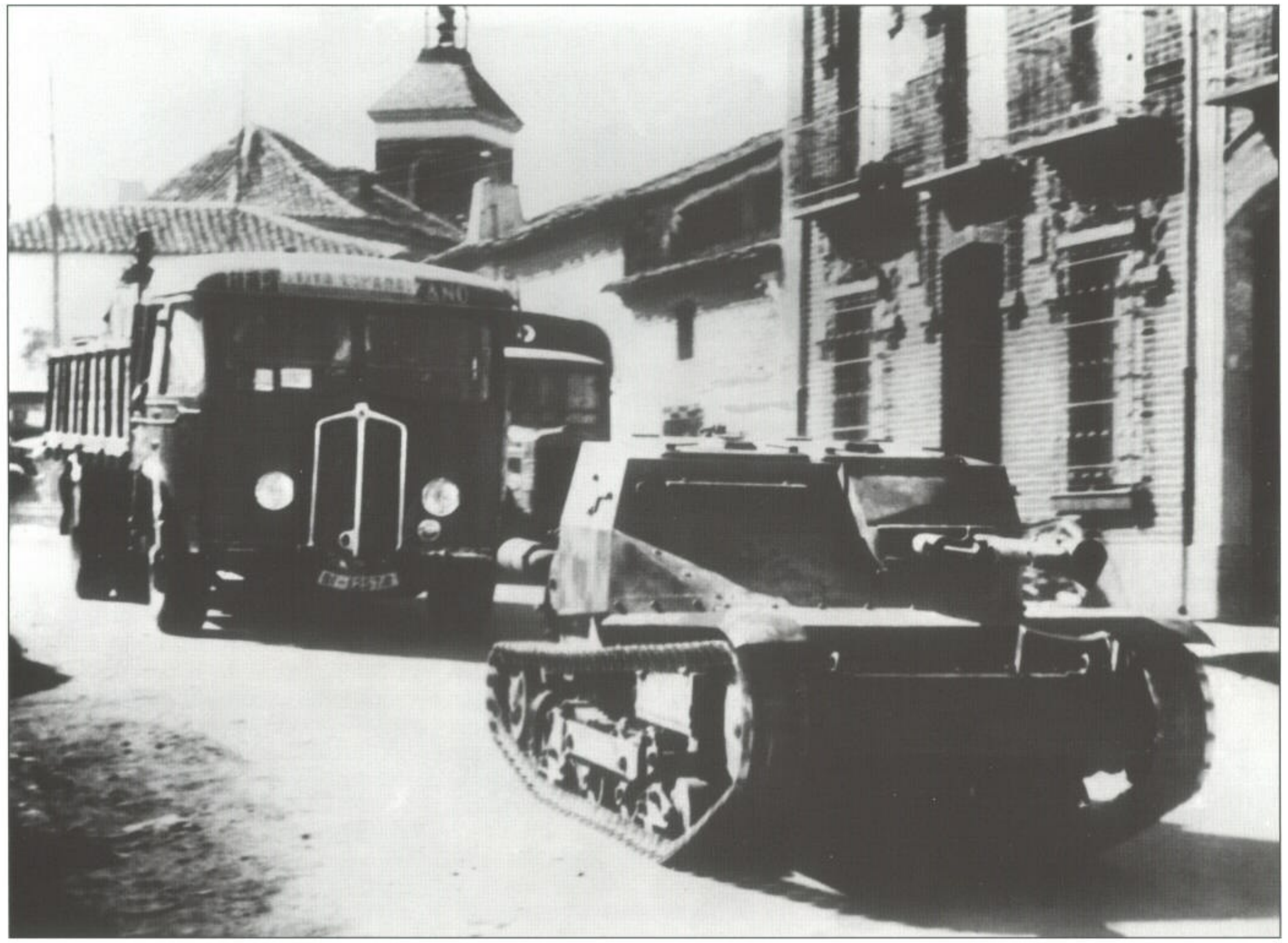
En realidad el bautismo de fuego de la Compañía de Carros C.V. tuvo lugar el 21 de noviembre en que se ocupó Navalcarnero. Los trece C.V. 33/35[26] embistieron al amanecer las alambradas y trincheras que rodeaban la población, entrando en ella poco antes de mediodía.

La Compañía sufrió cuatro bajas, una de ellas la del propio Oreste Fortuna, que dirigía personalmente la acción, resultando herido leve; igualmente fueron heridos el maestro del CASE Blas Gilsanz, de la sección de Tamariz-Martel, y el italiano Rodolfo Oliveri; éste último grave, debiendo amputársele una pierna. El carro de Oliveri resultó inutilizado. La Compañía fue citada en la Orden del Día por el general Varela, que la autorizó a denominarse Compañía de Carros Ligeros de Asalto *«Navalcarnero»*.

El 23 pernoctaba la Compañía en Yuncos y, al día siguiente, se unía en Alameda de la Sagra a la columna *«Monasterio»*, de Caballería, tomando parte con la misma en la ocupación de Borox y Esquivias el 24. En el asalto a esta última localidad, en la que los carros debieron combatir en las calles, resultó muerto el cabo Giuseppe Pittondo, primer carrista italiano caído en España. El 25 intervenía en la toma de Seseña; la Compañía de Carros, junto con un escuadrón de armas automáticas protegieron el avance de unas secciones de ingenieros hasta la Cuesta de la Reina y la estación de Seseña, situada casi 5 kilómetros al Este de la población, para proceder a cortar la vía férrea de Madrid a Aranjuez a la altura del kilómetro 38 y efectuar una voladura en el Puente Largo de la carretera de Andalucía[27]. En la tarde, detenían con sus disparos a un automóvil, procedente de Aranjuez, en el que viajaban el enviado de United Press, Henry T. Gorrell, un agregado de la Embajada estadounidense y un alto empleado del Banco Anglo Sud, que fueron entregados al general Varela. Seguidamente pasaron los carros a depender de la columna Barrón con la que entraban el 27 en Casarrubielos del Monte, Cubas y Griñón.

Los republicanos, con su parque de blindados prácticamente agotado, enviaron al frente, por la línea Madrid-Extremadura, un nuevo tren blindado, constituido por la locomotora 1007, de M.Z.A., dos vagones artilleros tipo R mejorados, alistados en el Taller de Puentes de Villaverde y un vagón para ametralladoras y fusileros. Este denominado Tren Blindado H, tripulado por Faustino García Linares, Gaspar Amat

Los *carri veloci* del *Raggruppamento italo-spagnolo* se integraron rápidamente en el dispositivo de avance nacional sobre Madrid. La imagen nos muestra uno de estos vehículos en configuración lanza-llamas que, curiosamente, conserva la segunda ametralladora en su emplazamiento: algo absolutamente inusual, tanto en España, como en Italia. (Bundesarchiv 183-2008-1215-512.)



---

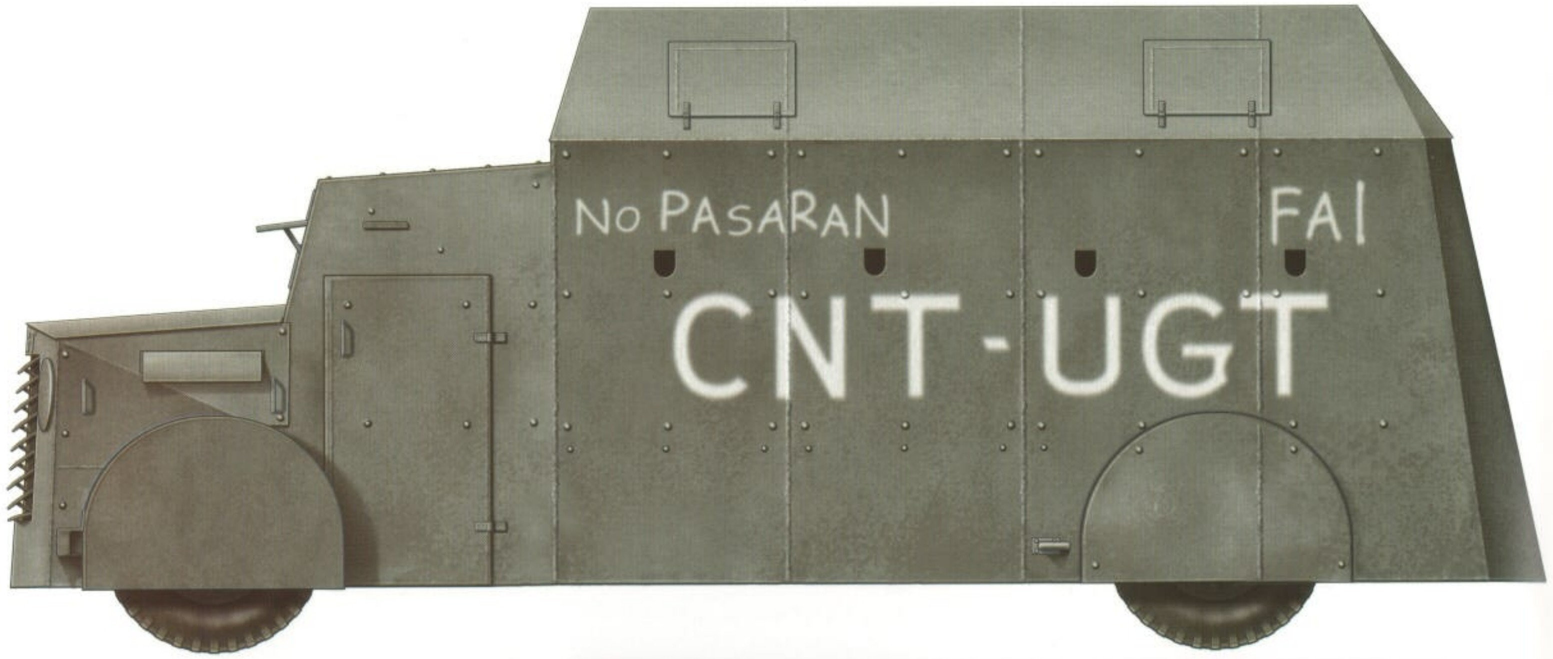
[23] Ob. cit., pág. 53.

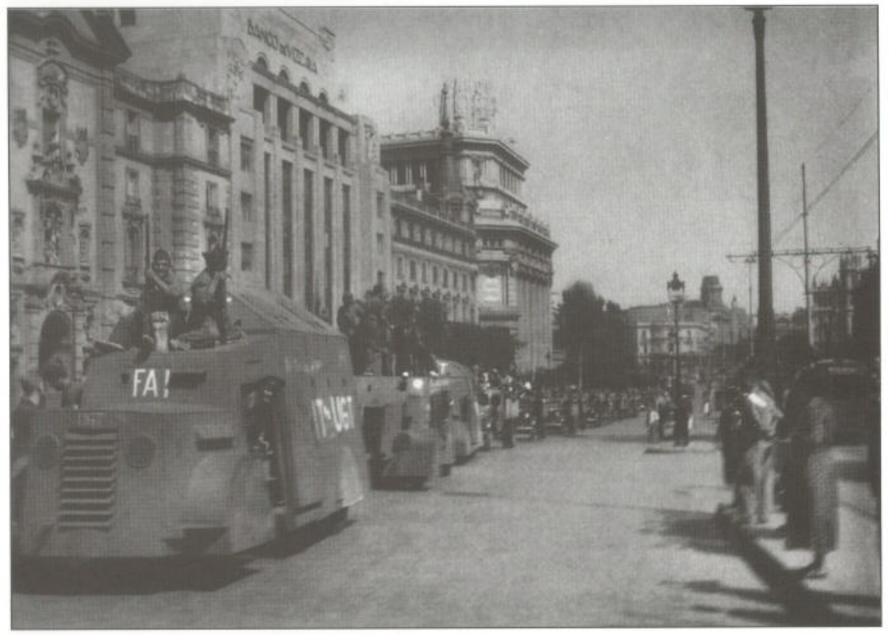
[24] Nombre clave dado asignado a los envíos de material bélico soviético a la España republicana. El expediente Y.1 correspondía al envío efectuado en el *«Campeche»* el 26 de septiembre (llegó a Cartagena el 4 de octubre), que no incluía vehículos blindados.

[25] José M.ª Manrique. **REHM**, artículo citado, pág. 171.

[26] Los partes republicanos aseguran que eran justamente el doble: veintiséis.

[27] López Muñiz. «**La Batalla de Madrid**», pág. 13.





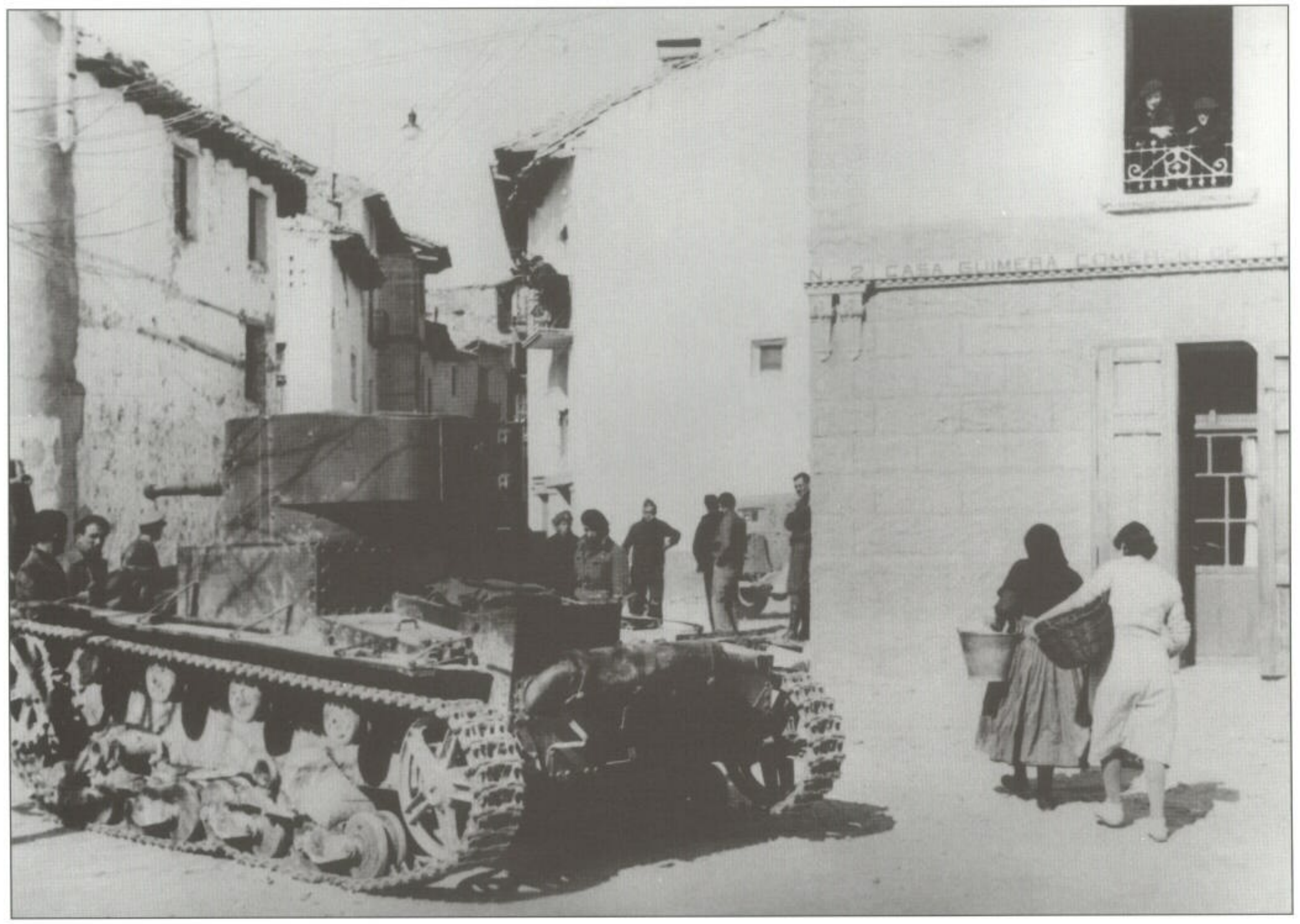
Fotografía tomada frente a la iglesia de San José –Alcalá, 43– de un grupo de camiones blindados artesanalmente en Cataluña enviados como refuerzo para la defensa de Madrid. Con toda probabilidad, son los que vimos agregados a la columna *«López-Tienda»* en la primera decena de octubre.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Herrera, Nicolás Palomo Hernando y Manuel Paradas Montero, viajó de Madrid a Griñón en la madrugada del 19 de octubre, participando en los contraataque contra Illescas entre los días 21 y 23. El 22 sufría un ataque aéreo que le ocasionó 15 bajas y el 23 otro en el que la metralla de las bombas alcanzó repetidamente a la locomotora[28].

Por la línea Madrid-Aranjuez comenzó igualmente a actuar un nuevo tren blindado, con la locomotora 4039, al que se ordenó situarse en Seseña. El sargento/responsable del mismo, retrasaría con disculpas el cumplimiento de la orden y cuando al fin se le obligó a cumplirla, se aproximó el día 25 a la estación de Seseña, cayendo en la voladura del kilómetro 38 efectuada por los nacionales en la que dejó descarriladas las dos plataformas exploradoras que llevaba en vanguardia, y retrocedió inmediatamente a Ciempozuelos, aunque el responsable del convoy aseguraba que "... *ha avanzado* (sic) *hasta Ciempozuelos*..." y consultaba si podía seguir ("avanzando"; es de suponer) a Madrid para reparar algunas averías. Informaba que la estación de Seseña estaba abandonada –lo que era cierto, pues los nacionales se retiraron al pueblo tras cortar la vía– pese a lo cual había sido tiroteado. Como quiera que el mando del tren continuó insistiendo en su afán por retroceder, se le autorizó a replegarse a Valdemoro, enviando un nuevo tren blindado, a las órdenes del capitán Antonio Granados Trigo, para reemplazarle. Este último avanzó hasta la estación de Seseña, donde el corte de vía y las plataformas descarriladas en el mismo le impidieron continuar, replegándose entonces a Madrid para recoger nuevos vagones. El otro tren se retiró por su cuenta a Pinto. El corte de vía frente a Seseña impediría igualmente el paso hacia Madrid al tren del capitán Berenguer que quedaría, así, aislado de su base y limitado a operar desde Aranjuez, convirtiéndose en objetivo de la artillería nacional durante un reconocimiento que efectuó sobre Castillejo.

---

[28] Jacinto M. Arévalo Molina. Ob. cit., págs. 215-216.



La presencia de los primeros carros soviéticos T-26 en los pueblos próximos al frente despertaba la natural curiosidad de los vecinos. (Biblioteca Nacional, Madrid.).

Seseña ¡Llegan los rusos!

El Mando republicano, sin desalentarse por los fracasos anteriores, organizaba un nuevo contraataque contra Illescas que debía efectuarse el 29 de octubre. Bien es verdad que para el mismo disponía ahora de los carros soviéticos T-26, de los que una compañía reforzada fue traída apresuradamente desde Archena, y de los bombarderos Tupoliev SB.2 *Katiuska*, de igual procedencia, que habían entrado en acción por primera vez el día 28. El esfuerzo principal, en dirección Cuesta del Reina-Seseña-Esquivias-Illescas, correría a cargo de la I Brigada Mixta, mandada por Enrique Líster –la única disponible de las seis que estaban en organización como germen del nuevo Ejército Popular– y de las fuerzas del sector que venían retrocediendo desde Toledo –las columnas *«Burillo»* y *«Uribarry»*–, apoyadas por quince T-26 que habían llegado a Chinchón a 04,00 horas del día 28. La compañía de carros venía al mando del comandante Pavl Arman y las tripulaciones de los vehículos eran soviéticas, pues se había decidido emplearlos antes de que las dotaciones españolas estuvieran suficientemente instruidas; finalmente, se resolvió que algunos de los carros llevaran un tripulante español, como contribución simbólica[1].

Complementaba el ataque principal otro secundario, más al Norte, a cargo de las columnas de Modesto, Mena, Bueno y Fernández Cavada, siguiendo las direcciones Humanes-Griñón, Parla-Torrejón de la Calzada y Valdemoro-Torrejón de Velasco. Estas columnas contarían con el apoyo de los Trenes Blindados H y K. Este último recién alistado en los talleres de M.Z.A., bajo la dirección del teniente coronel de Ingenieros Ramón Valcárcel López-Espila, a base de la locomotora n.º 1008, llevaba como jefe al capitán Herminio Gutiérrez Galán, al que secundaban el teniente artillero Esteban de la Osa López y el brigada Martín Puerto, y como maquinista a Cañabate Nevado.

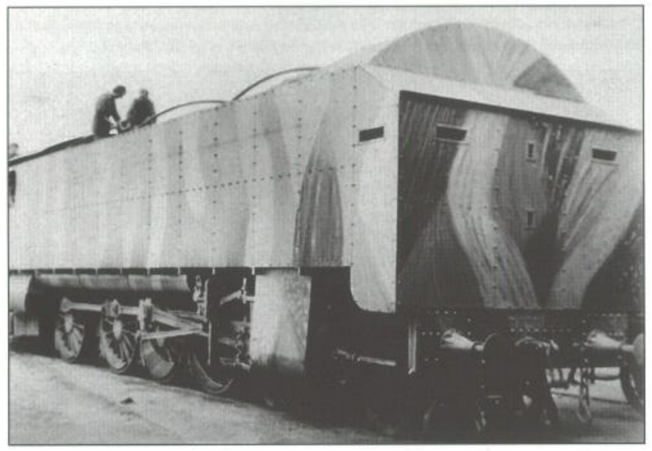
El flamante Jefe del Gobierno republicano[2], don Francisco Largo Caballero, tuvo la ocurrencia de anunciar el contraataque en sendas arengas que dirigió la víspera "*al pueblo de Madrid*" y "*a las Fuerzas Armadas*", respectivamente[3]. "...*Mañana, 29 de octubre* –se decía en ellas, entre otras cosas– *nuestra artillería y nuestros trenes blindados abrirán fuego contra ellos*... *En el momento del ataque aéreo, nuestros tanques van a lanzarse sobre el enemigo por el lado*

---

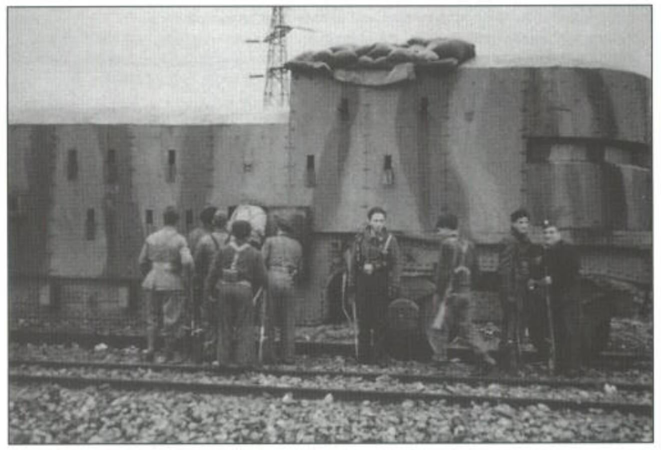
[1] Testimonio del carrista Fernando Lista Herranz. Según «**La Solidaridad de las Pueblos con la República Española**», pag. 360, los quince carros llevaban 34 tripulantes soviéticos y 11 españoles.

[2] Desde el 4 de septiembre.

[3] La primera de ellas fue radiada en la noche del 28 y apareció en la prensa madrileña del 29, día en que fue arrojada por la aviación, impresa en octavillas, sobre las tropas nacionales; la segunda se publicó en la Gaceta y Diario del Ministerio de la Guerra del día 29.



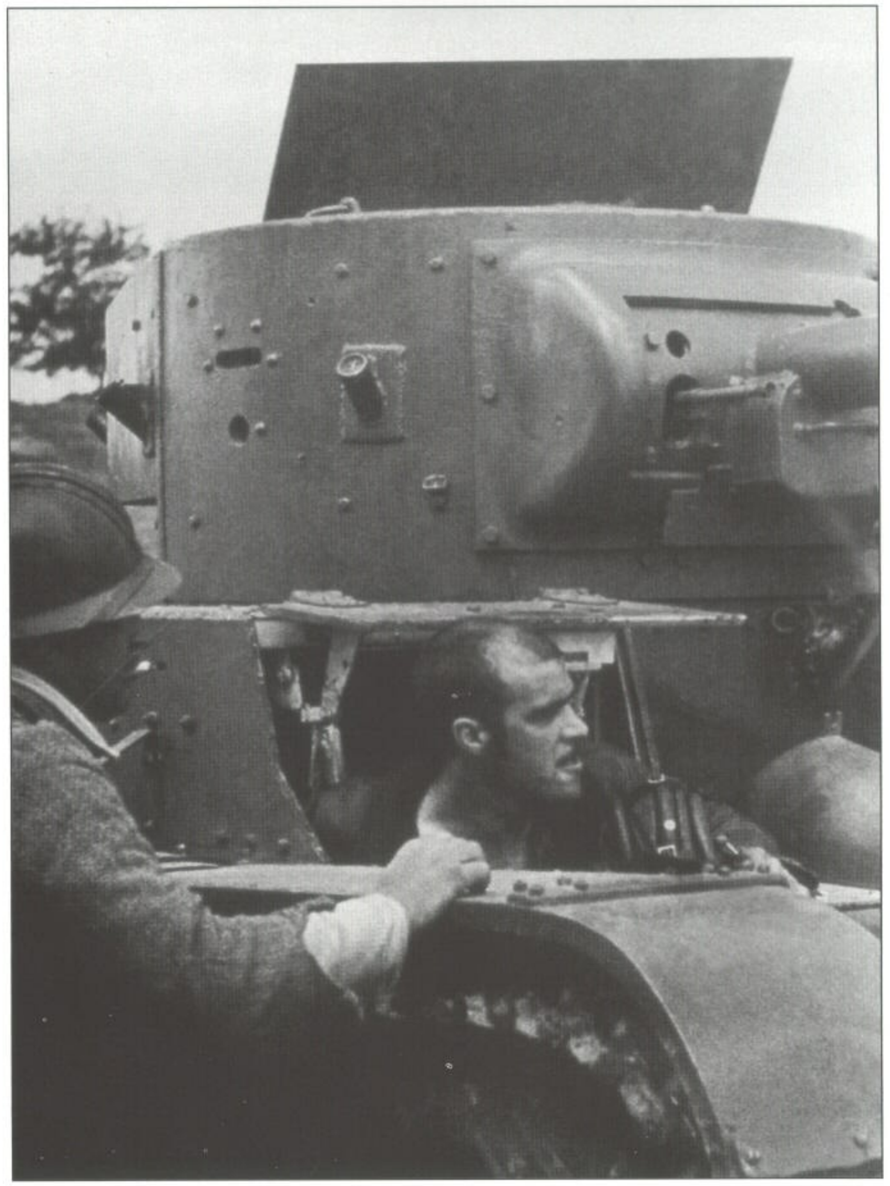
Aspecto que ofrecía, una vez blindada, la locomotora de M.Z.A. número 1008, del Tren K. (Foto Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares.)



Vagón ametrallador del Tren Blindado K. (Foto Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares.)

más vulnerable... *¡Ahora tenemos tanques y aviones*...*!* Algo un tanto ingenuo y, desde luego, reñido con la más elemental ortodoxia militar.

Este primer plano de un T-26 nos muestra en detalle la ametralladora coaxial Degtyrev DT (*Degtyareva Tankovii*) de 7,62 mm. (7,62x54R). La mirilla del conductor levantada nos permite apreciar el grueso bloque de visión blindado adosado a la cara interna de la misma. (Biblioteca Nacional, Madrid.)



Por su parte, las tropas nacionales de Varela habían previsto para ese mismo día 29 de octubre la ocupación de Valdemoro por la columna de Caballería del coronel Monasterio. Dicha columna guarnecía Seseña con su Agrupación de Tropas a Pié constituida por un escuadrón a pié de «*Villarrobledo*», dos compañías de marinería, una sección de ametralladoras de Infantería de Marina, Harka de Tiradores del Rif, dos mías de la Mehal-la Jalifiana de «*Melilla*» n.º 2 y la 6ª Batería de la Agrupación de Artillería de Melilla, armada con cuatro obuses de montaña Schneider de 105/11 Mod. 1919. Todos ellos al mando del capitán don Andrés Sánchez Pérez, Comandante Militar de la plaza y de la Agrupación de Tropas a Pié.

De acuerdo con los documentos soviéticos[4], la ofensiva del 29 de octubre la iniciaron los tres carros T-26 de la sección del teniente Ivan Lobach que partieron de Valdemoro en misión de reconocimiento. El día había amanecido muy cubierto de niebla por lo cual los defensores de Seseña no pudieron determinar de dónde procedían[5] los tres carros de combate que se presentaron ante la plaza a 07:00 horas por la carretera que conducía a la Cuesta de la Reina. Como quiera que se había anunciado a la guarnición la llegada de unos carros italianos para participar en la operación sobre Valdemoro y éstos no eran aún conocidos por las tropas, ya que habían hecho su aparición en el frente, en otro sector, sólo pocos días antes, fueron confundidos con ellos los tres T-26 soviéticos –pues de tales se trataba– que, al mando de Lobach, cruzaron el pueblo sin ser molestados, hasta el punto de que el oficial de semana de la Batería de Melilla, que vigilaba el reparto del café del desayuno, ordenó a sus hombres ponerse firmes y dar frente a los carros que desfilaban tranquilamente en dirección a la salida del pueblo. A poco, llegaban unos paisanos alarmados, anunciando que venía el enemigo, lo que parecía confirmar el bombardeo artillero y aéreo al que estaba siendo sometido Torrejón de Velasco.

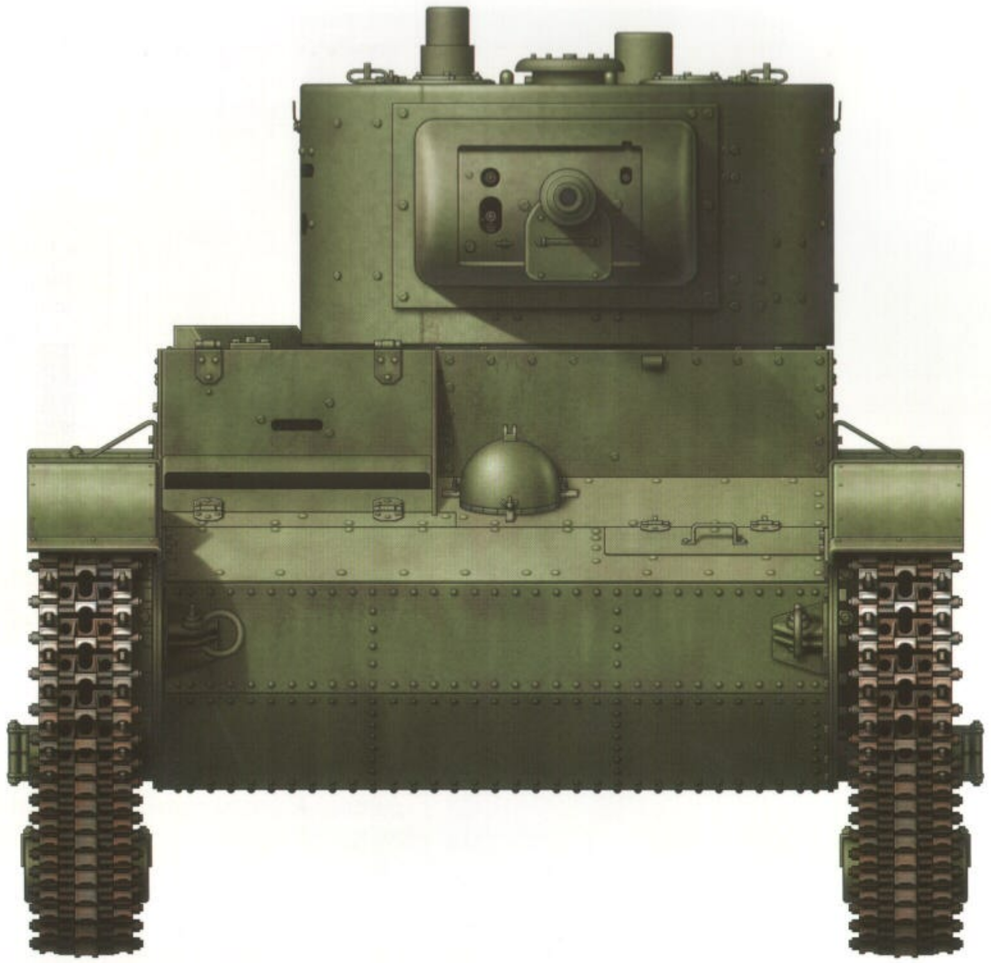
El teniente Angel Suanzes, jefe de la Batería, ordenó entonces entonces el emplazamiento de los dos mejores obuses de la misma en las dos salidas del pueblo, pues la neblina impedía ver por dónde se producía el ataque. Así, mientras la 3.ª pieza, al mando del teniente Candamo, se situaba a la salida hacia Esquivias, la 2.ª, a las órdenes del Teniente Figuerola, era emplazada en la que miraba hacia la Cuesta de la Reina, junto a la ermita de la Concepción que allí se levanta, aunque con órdenes concretas del capitán Sánchez Pérez de no abrir fuego hasta comprobar la identidad de los carros. El grueso de éstos se presentó poco después ante la mencionada ermita, avanzando por la carretera en

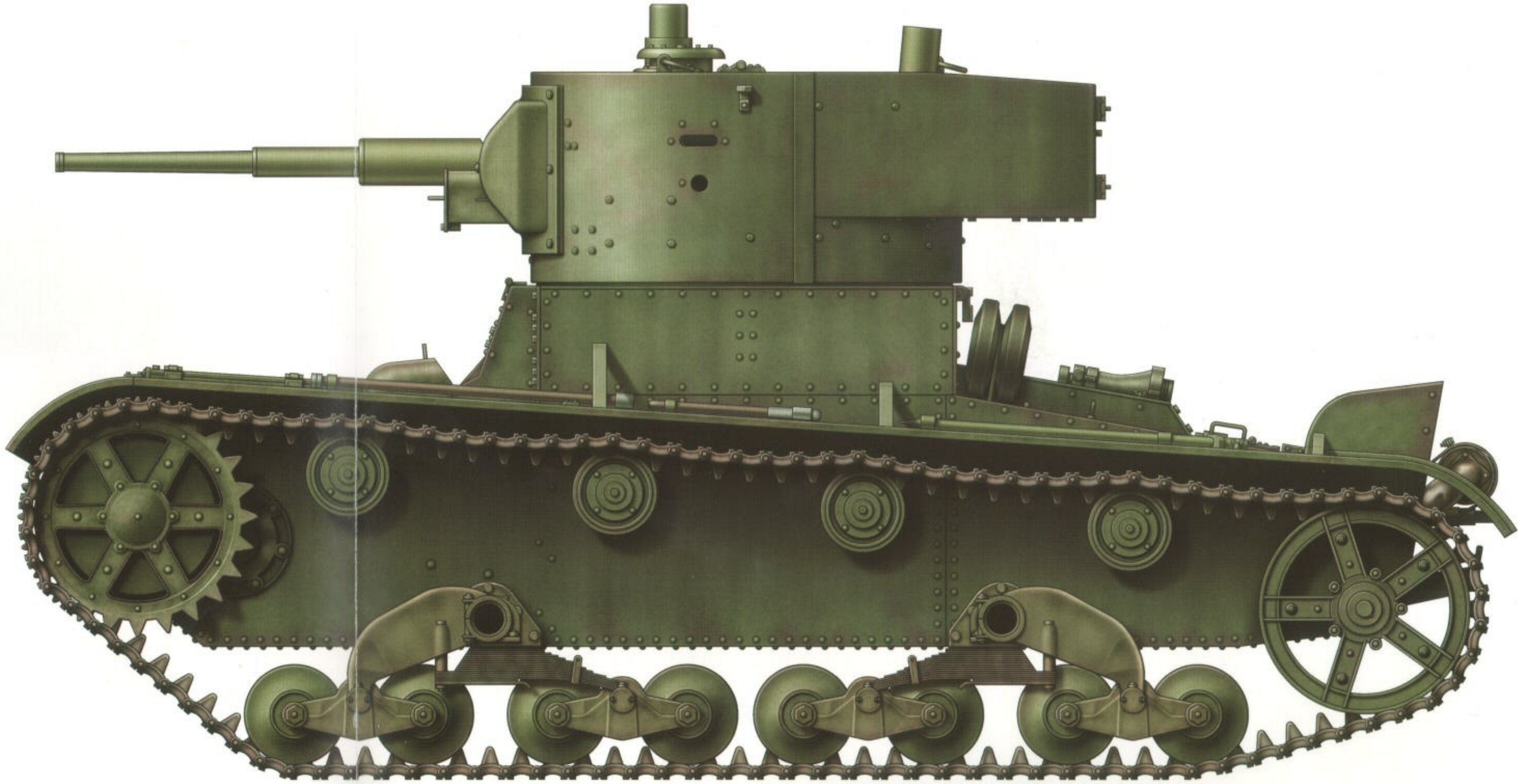
Imágenes de los carros de Pavl Arman durante la marcha de aproximación al frente de Seseña, donde tendrían su bautismo de fuego el 29 de octubre.

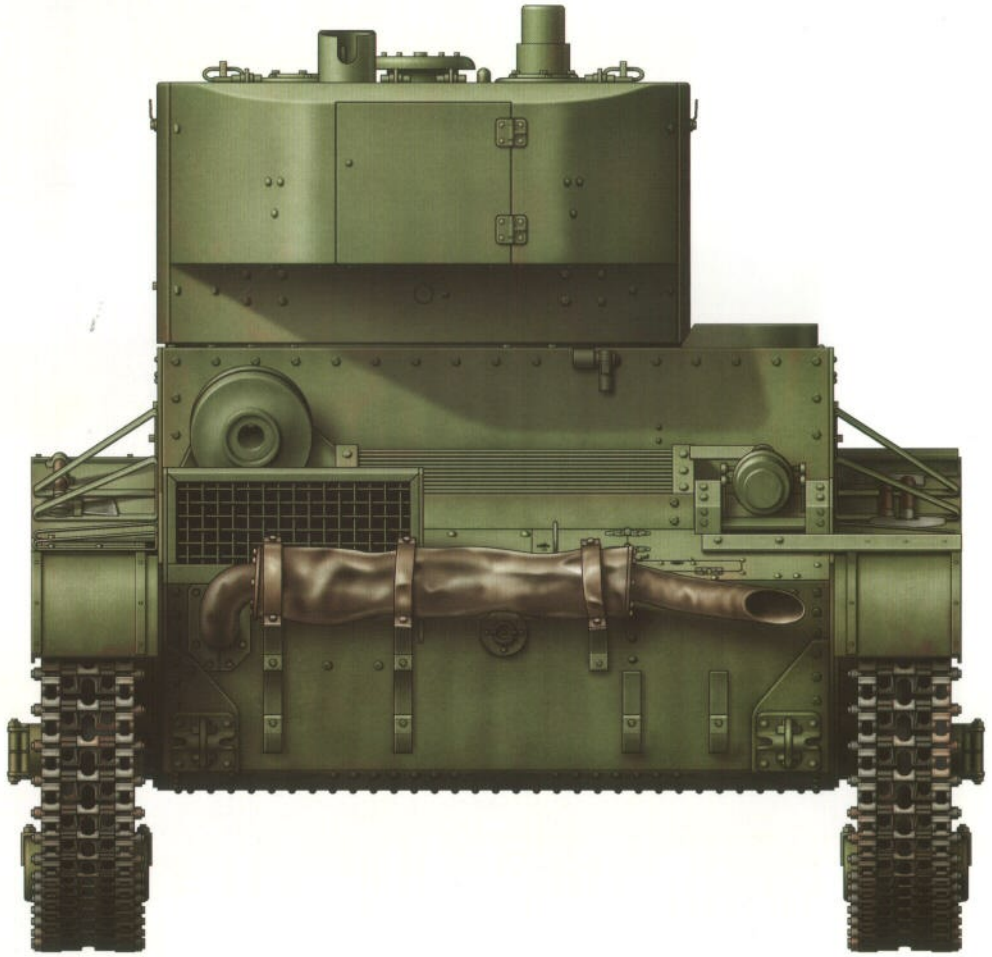
---

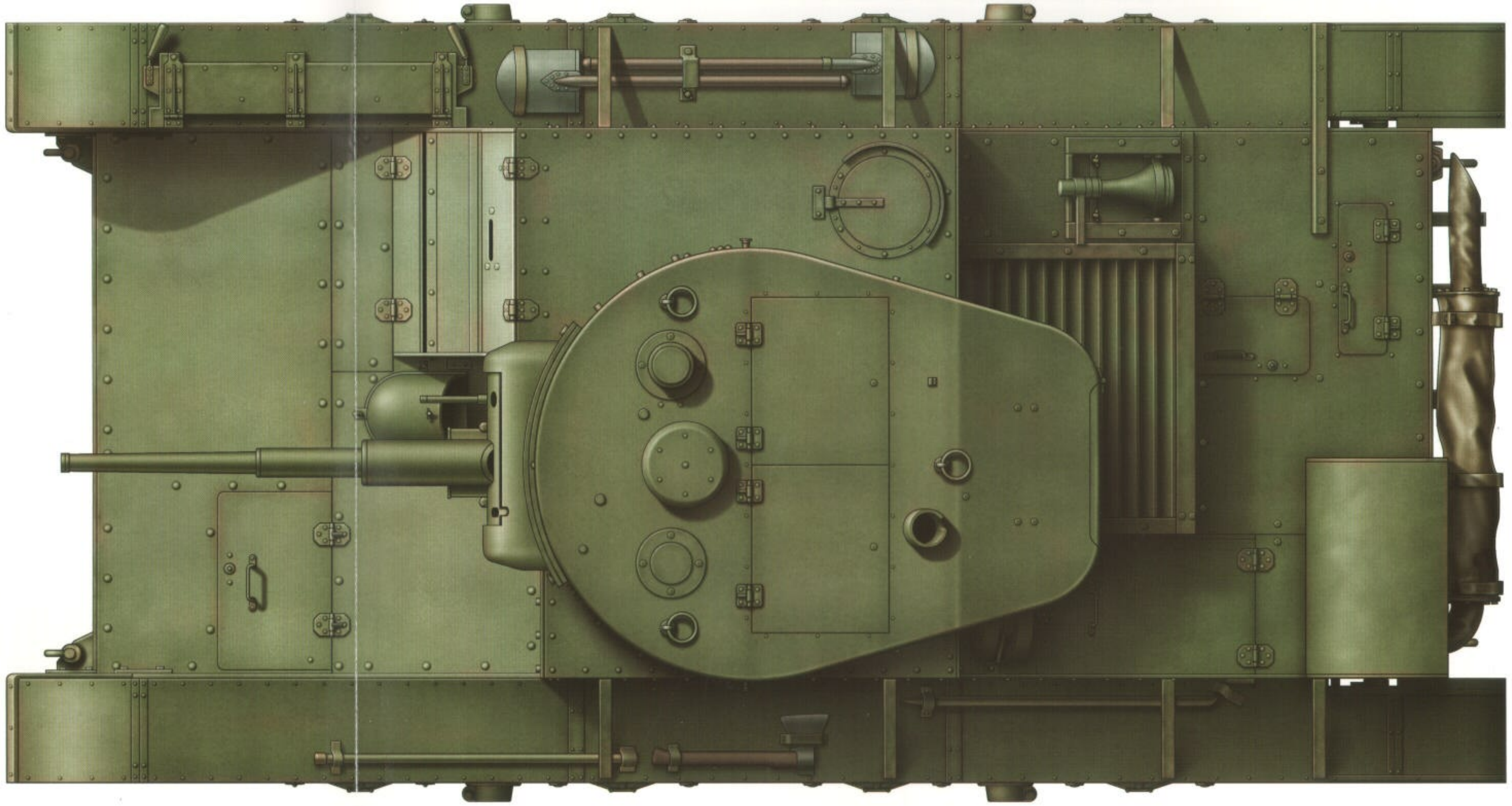
[4] RGWA, Fond 35082, opis 1a, delo 24. (Documentación facilitada por el historiador ruso Sergey Abrosov a la «**REHM**»)

[5] Los relatos nacionales siempre afirmaron que los carros soviéticos procedían de la Cuesta de la Reina, pero lo cierto es que la niebla no había dejado ver a los defensores como se aproximaban, impidiéndoles darse cuenta de su presencia hasta que estuvieron en las inmediaciones del pueblo. Sergey Abrosov asegura que la base de partida de los mismos fue Valdemoro, desde donde avanzaron por la carretera general hasta el kilómetro 36,5 –al pie del vértice Reina– para allí tomar el ramal que, torciendo a la derecha, en dirección Oeste, llega hasta Seseña. Sin embargo, el teniente don Antonio Ramos-Izquierdo asegura que el itinerario marcado en rojo en un plano cogido, como veremos más adelante, en el T-26 destruido en Esquivias era Titulcia-Cuesta de la Reina-Seseña; algo mucho más lógico.





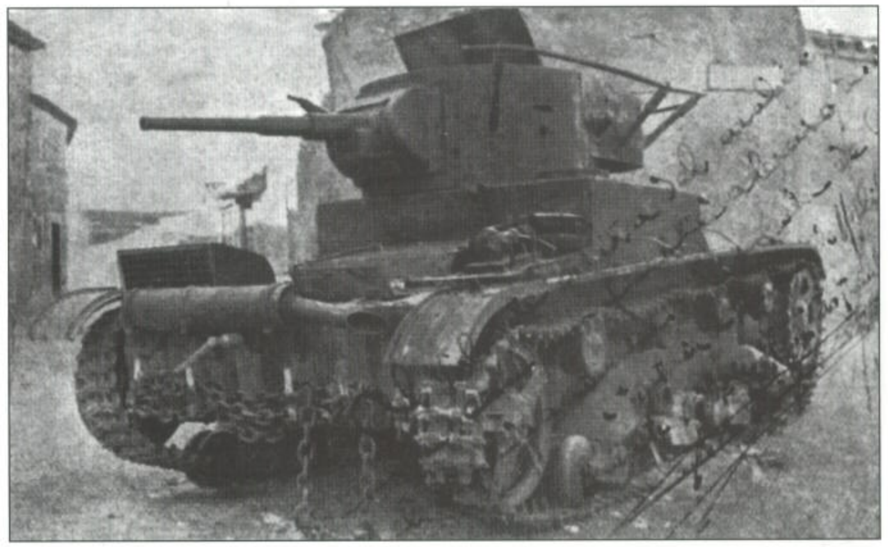




Una vista más de un T-26 en la inmediata retaguardia del frente del Tajo. (Biblioteca nacional.) .

columna y con sus tripulantes asomados a las escotillas abiertas, lo que aumentó la confusión. El diario de la Batería anota que fueron el Teniente Figuerola y el artillero 2.º Fermín Lopez quienes salieron a la carretera para tratar de identificarlos, sin embargo, el capitán Sánchez Pérez afirma en su testimonio[6] que él mismo formaba parte del grupo, que se componía de "*seis o siete personas*" entre las cuales había dos marroquíes, tiradores del Rif. A la intimación del capitán, los carros respondieron abriendo un fuego tan desordenado que no alcanzó a ninguno de los presentes quienes lograron refugiarse en el talud de la carretera y tras la ermita. A la voz de mando del teniente Figuerola disparó la 2.ª pieza contra uno de los carros, errando la puntería por la gran reelevación que tomaba el obús al tirar con la carga n.º 1 por ángulos negativos, pues se hallaba emplazado en un plano más alto que la carretera. Seguidamente, los carros penetraron en el interior de la población haciendo fuego contra todo lo que en ella se movía y, particularmente, contra los coches y carros de labor que los defensores sacaban de los corrales para obstaculizar su progresión.

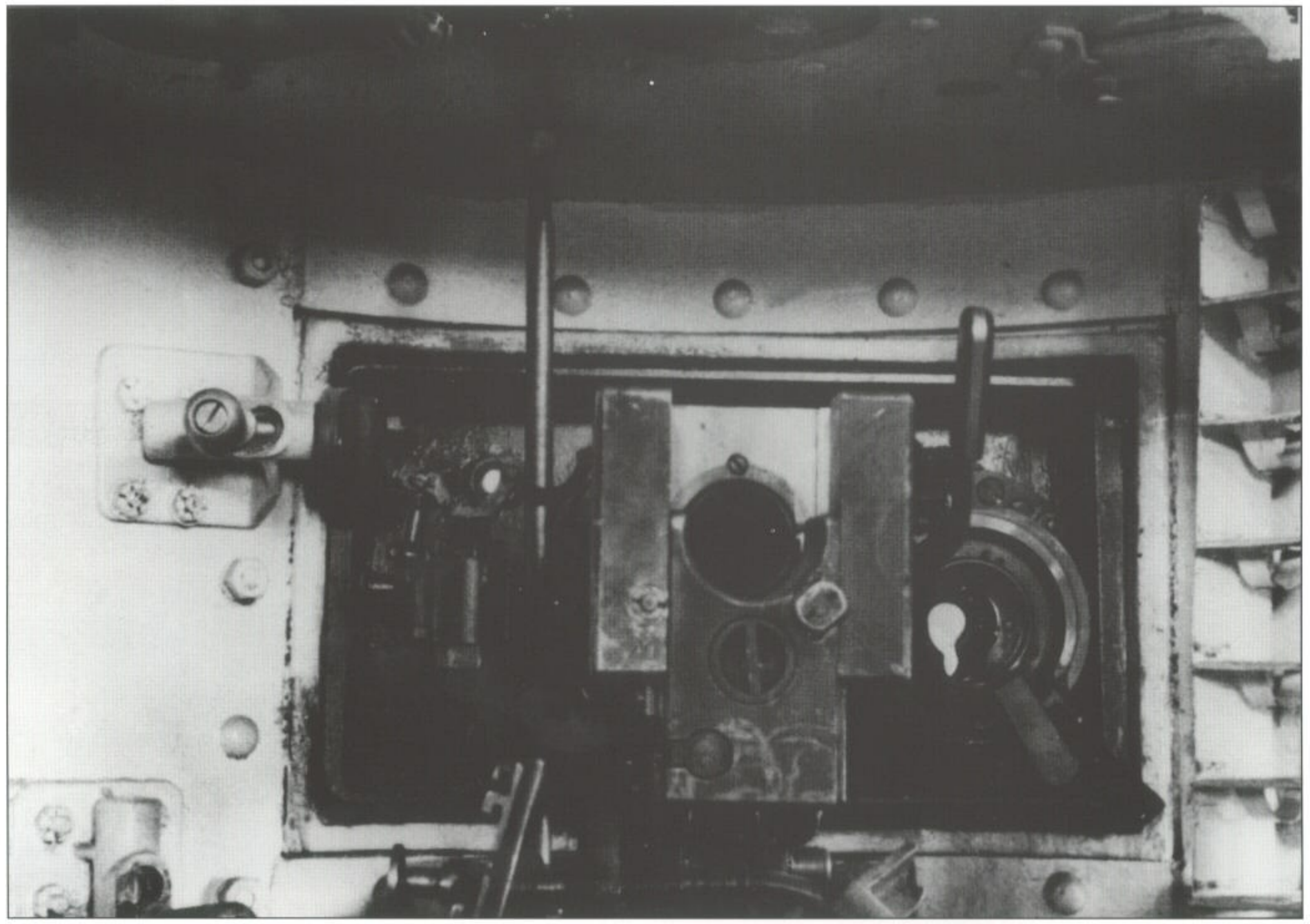
La fotografía nos muestra el primer carro soviético T-26 inutilizado y capturado en España por las tropas nacionales, en la plaza de Seseña.

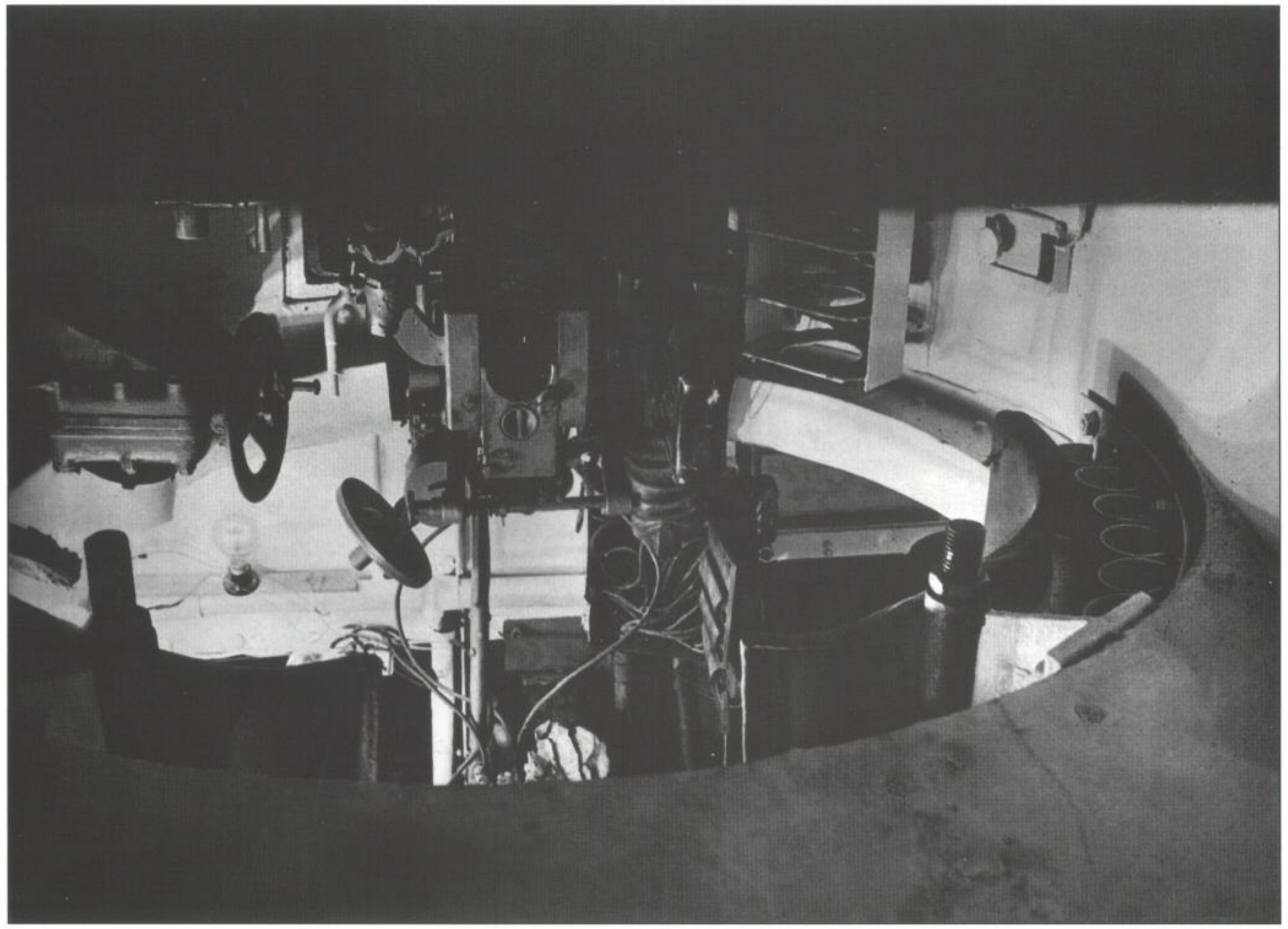


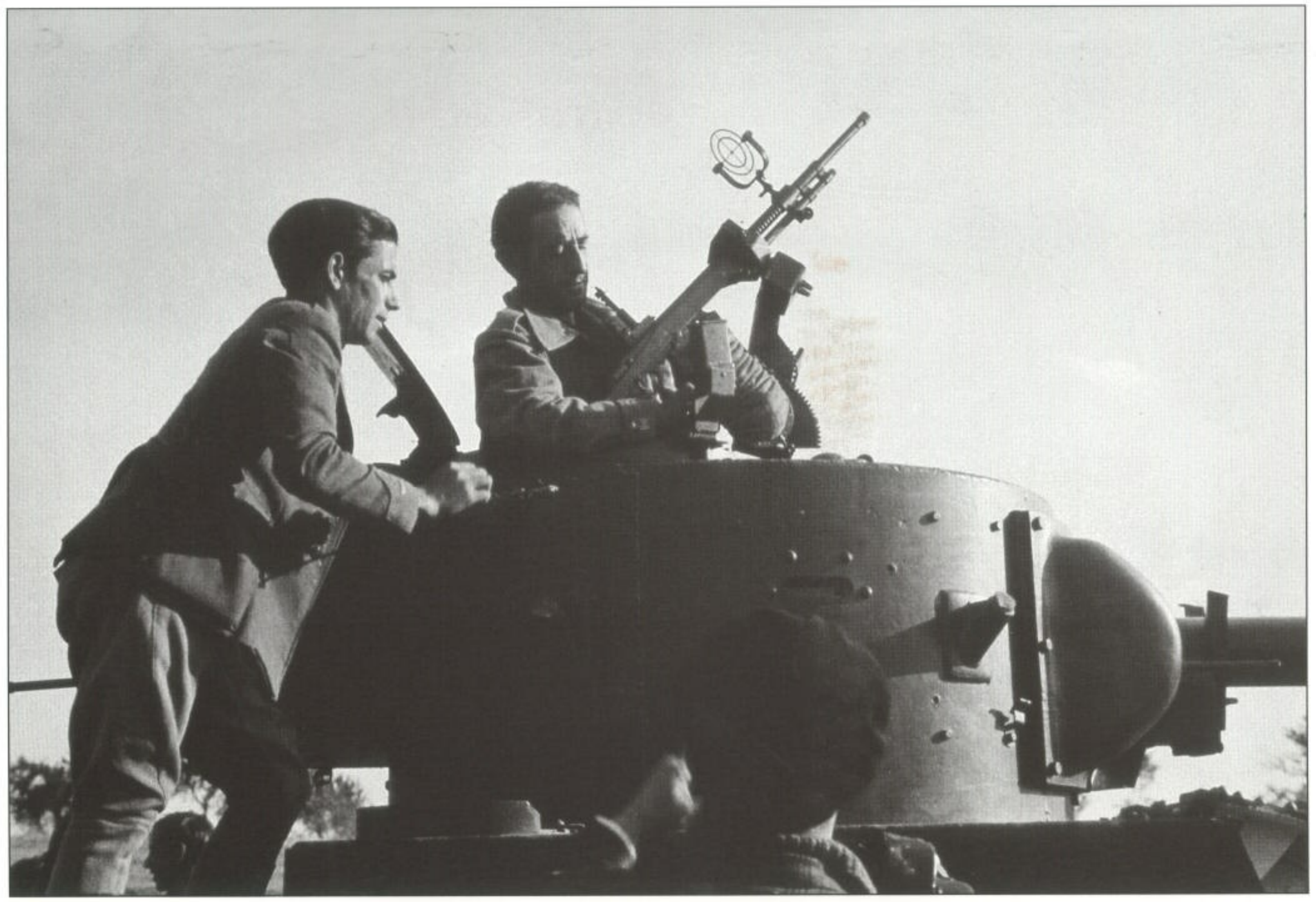
Página siguiente: Primeros planos del poderoso armamento principal de los carros T-26B. Se aprecia, en el centro, el cañón de 45 mm. L/46 Mod. 1932 con la recámara abierta. En la foto superior se ven los emplazamientos vacíos de la ametralladora coaxial, a la derecha de la pieza, y del anteojo de puntería, a la izquierda. En la inferior, se muestra la ametralladora Degtyarev DT con su bolsa para la recogida de las vainas y, a su derecha, un anaquel para los cargadores de plato. Se ven, a la izquierda el volante de giro de la torre, con el que se efectuaba la puntería horizontal, y el de puntería en altura de la pieza. Bajó ésta, se aprecian los cables para el disparo con el pie, tanto de la ametralladora, como del cañón, y a la derecha los alvéolos que contenían los cartuchos de inmediata disponibilidad para este último. (Biblioteca Nacional.

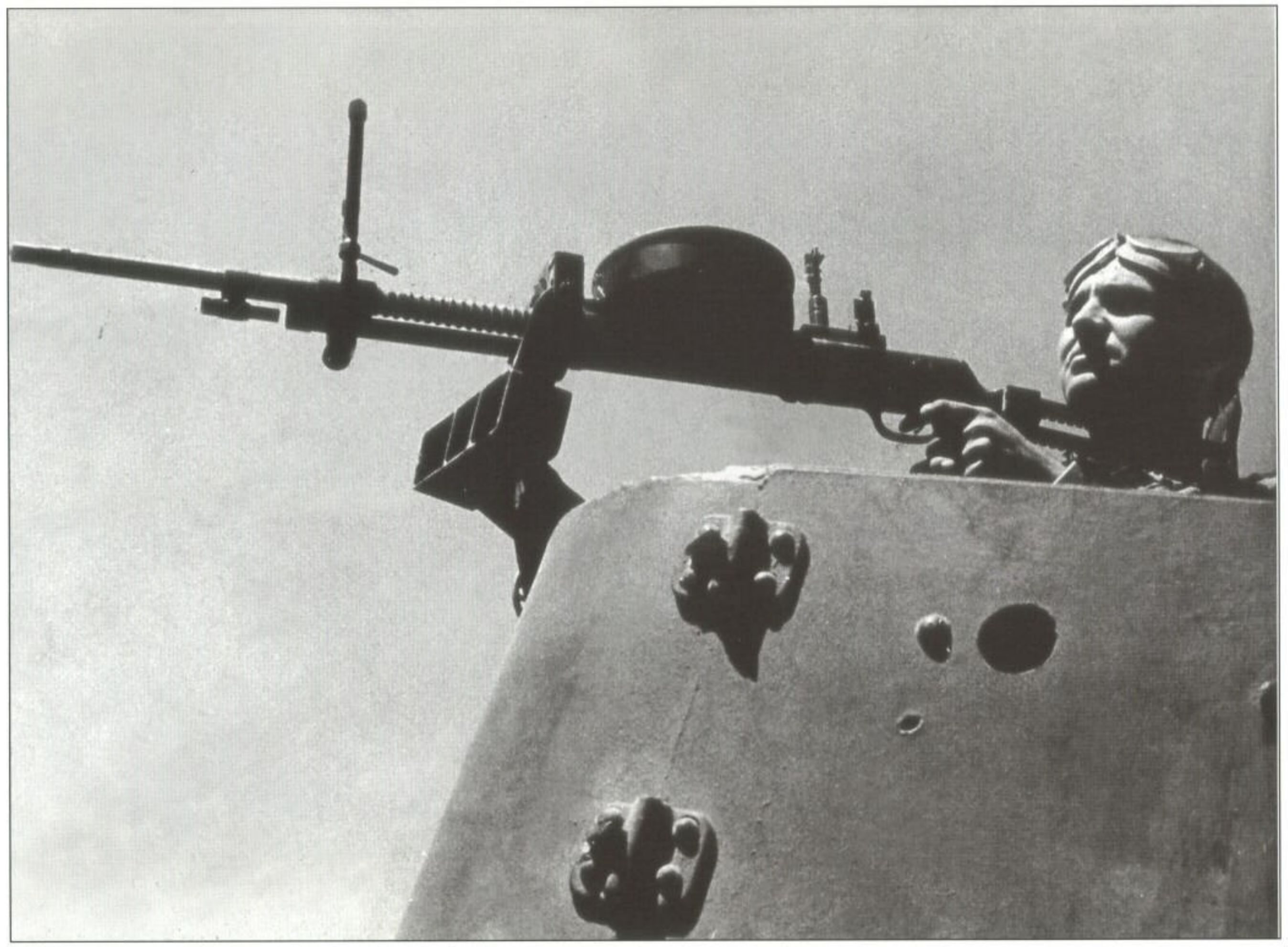
---

[6] Revista «**Ejército**». Septiembre, 1973.









Página anterior: Varios de los carros T-26B llegados a la España Republicana montaban sobre la torre el oportuno soporte para emplazar una ametralladora Degtyarev suplementaria con misión de defensa contra aviones. Dicha ametralladora aparece en las dos fotos montando los correspondientes elementos de puntaría antiaéreos. La de la foto inferior lleva colocado el cargador de plato y se halla montada (obsérvese el émbolo en posición retrasada), lista para hacer fuego. (Biblioteca nacional y Archivo General de la Administración.)

El teniente Suanzes dispuso que los dos obuses restantes se incorporaran a sus respectivas secciónes, partiendo la 1.ª pieza, mandada por el brigada don Enrique Camps Trías, hacia la ermita y la 4.ª, con su jefe el también Brigada don Mariano Gil Burgos, en dirección a la salida hacia Esquivias. Al doblar una esquina, el camión que transportaba la 1.ª pieza chocó con el T-26 que encabezaba la columna que trataba de avanzar por la calle que nacía en la plaza del pueblo. El carro embistió una y otra vez al camión intentando pasar por encima del mismo merced a sus orugas y, cuando parecía que iba a conseguirlo, quedó inmovilizado frente a una taberna. Entretanto, la 4.ª pieza, imposibilitada de abandonar la plaza por la calle bloqueada, fue descargada del camión en una de las bocacalles de la misma y emplazada en un portal. Desde allí, dirigida personalmente por el Teniente Suanzes, abrió fuego sobre el carro atascado, estrellándose sus disparos, altos, contra las casas fronteras pues, dadas las características del material, era imposible hacer una puntería correcta a tan corta distancia. El Teniente y el artillero Antonio Martínez González resultaron heridos por la respuesta del carro, continuando el fuego el Brigada Gil Burgos que logró con el mismo, según el diario de la Batería, "*inutilizarle una cadena de tracción*", siendo ésta la causa por la que quedó inmovilizado; no obstante, el propio Teniente Suanzes asegura en su relato que la cadena "se le había soltado... como consecuencia de los repetidos choques con el camión" y aún existe una tercera versión, la del capitán Sánchez Pérez, que atribuye la inutilización de la cadena a la explosión de "un atadijo de petardos de trilita" arrojado desde la taberna.

Mientras tanto, el teniente Candamo hacía frente con la 3.ª pieza a los T-26 que trataban de salir en dirección a Esquivias. Tras ordenar a sus hombres que se pusieran a cubierto, hizo fuego sobre uno de los carros a menos de seis metros de distancia, fallando igualmente por la nula idoneidad de los obuses para esta modalidad de empleo; el carro embistió la pieza, aprisionando bajo la misma al teniente que, sin embargo, fue liberado de la trampa, con leves heridas y contusiones, por el choque de un segundo carro. El obús resultó inutilizado, con las ruedas destrozadas y el cierre falseado por un impacto directo.

Entretanto, el brigada Camps, en la imposibilidad de incorporarse a su sección, discurrió utilizar la gasolina de los camiones atascados para incendiar el T-26 inmovilizado en las inmediaciones de la plaza. Ordenó a sus hombres que reunieran todas las botellas y botijos que pudieran encontrar al mismo tiempo que apostaba unos tiradores en las ventanas de la casa inmediata al carro para evitar que nadie pudiera salir del mismo. El Brigada subió al tejado del edificio desde el cual fue arrojando sobre el T-26 los recipientes con el líquido inflamable que los artilleros le pasaban formando una cadena en su interior y, una vez que lo consideró suficientemente empapado, lanzó sobre él un trapo encendido con el que logró hacerlo arder a costa de caerse del tejado, resultando con heridas que obligaron a su evacuación y hospitalización. Dos de los tripulantes del blindado, que trataron de escapar, fueron abatidos a tiros; el tercero pereció carbonizado dentro de aquel.

Los T-26 abandonaron Seseña camino de Esquivias, lo que permitió a las piezas que quedaban útiles –la 1.ª y la 4.ª– reunirse con la 2.ª junto a la ermita, a la salida del pueblo, y contribuir con su fuego a rechazar el ataque de la infantería enemiga. Pese a la incapacidad de los Schneider de 105/11 para batir blancos puntuales en tiro directo a tan corta distancia, fueron en definitiva los hombres de la 6.ª Batería quienes lograron inutilizar y capturar el primer carro soviético. El Capitán Sánchez Pérez reconoce "*el admirable sacrificio de los artilleros que tuvieron en proporción mayor número de bajas que las otras fuerzas*". Fueron éstas un muerto, el artillero 2º Jesús Linares Vivanco, y cinco heridos: el Teniente Suanzes, el Brigada Camps y los artilleros Antonio Martínez González, Pablo Mateo Prieto y Emilio Segovia Flores. En total, la guarnición de Seseña tuvo 16 muertos y más de sesenta heridos y resultaron inutilizados un obús, 16 automóviles, 10 camiones y 8 carros de mulas.

En tanto que transcurrían estos acontecimientos en Seseña, los escuadrones de la columna Monasterio acudían a concentrarse en Esquivias para iniciar desde allí el previsto ataque sobre Valdemoro, siendo bombardeados a la altura del arroyo de las Cárcabas por la aviación republicana que, asimismo, lanzó sobre ellos las octavillas citadas con la proclama de Largo Caballero. Componían dicha columna nueve escuadrones de sables y dos de armas automáticas de los regimientos Villarrobledo, Numancia, Calatrava, España y Regulares n.º 5 y la batería del capitán Arjona[7], aparte de la Agrupación a Pié, ya mencionada. Estas fuerzas debían reunirse, igualmente en Esquivias, con la 5ª Batería (teniente Ugolino) del II Grupo de Artillería de Acompañamiento de 65/17 (comandante Gaspar Regalado)[8] y la sección de carros del teniente Tamariz-Martel de la Compañía «*Navalcarnero*», que les habían sido agregadas como apoyo.

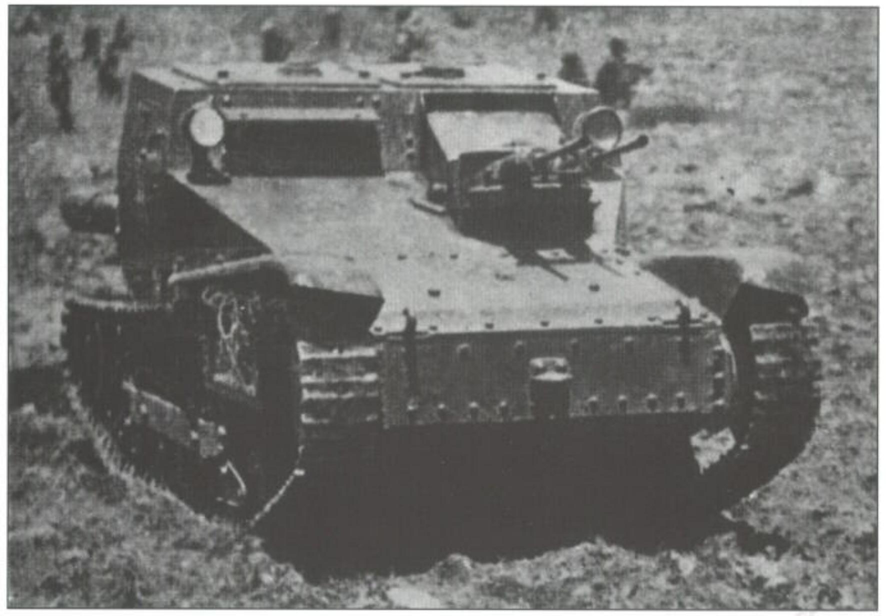
Dichas dos últimas unidades –cañones y carros– llegaron anticipadamente por la carretera de Yeles a la entrada de Esquivias, encontrándose allí con los carros soviéticos que acababan de atravesarla. Los disparos del T-26 mandado por Semen K. Osadchiy[9] –conductor, I. Egorenko– alcanzaron por tres veces al *Carro Veloce* tripulado por Tamaríz y el artillero segundo

---

[7] La batería del capitán Ricardo Arjona Brieva tenía un origen desusado: se había formado sobre el campo de batalla con cuatro cañones Schneider de 75/28 tomados al enemigo y su personal se componía de algunos artilleros reclutados entre los prisioneros, complementados por infantes del Rgto. de «Argel». Tal batería no dependía de ningún regimiento del Arma.

[8] Hoja de Servicios del entonces teniente José Daroca del Val.

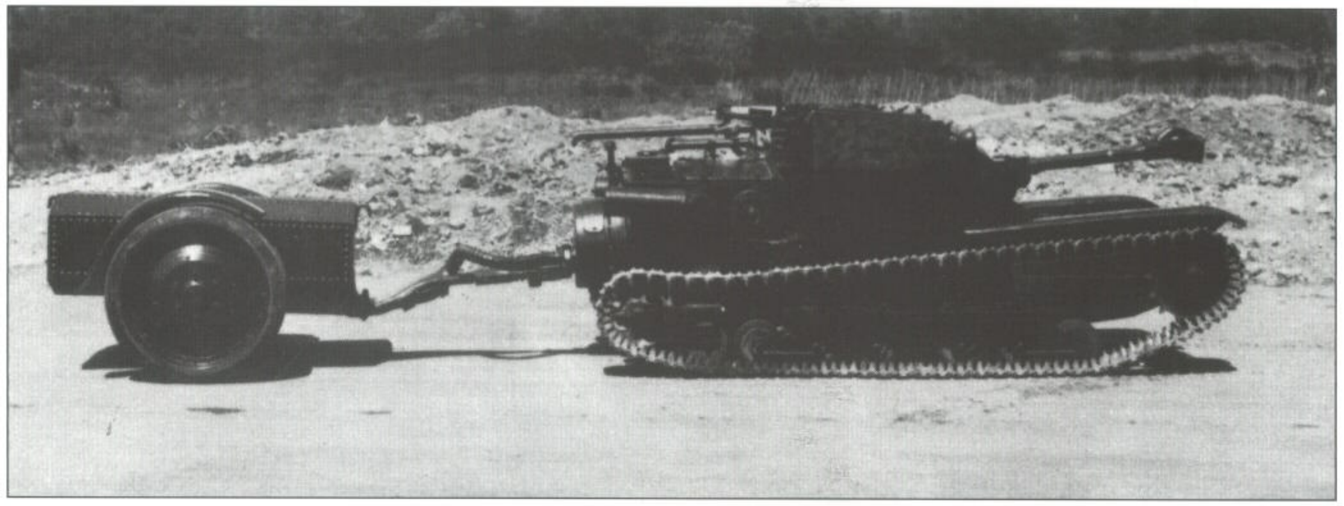
[9] Osadchiy moriría poco después, durante la batalla por Madrid («**La solidaridad de los pueblos con la República española**», pág. 361).

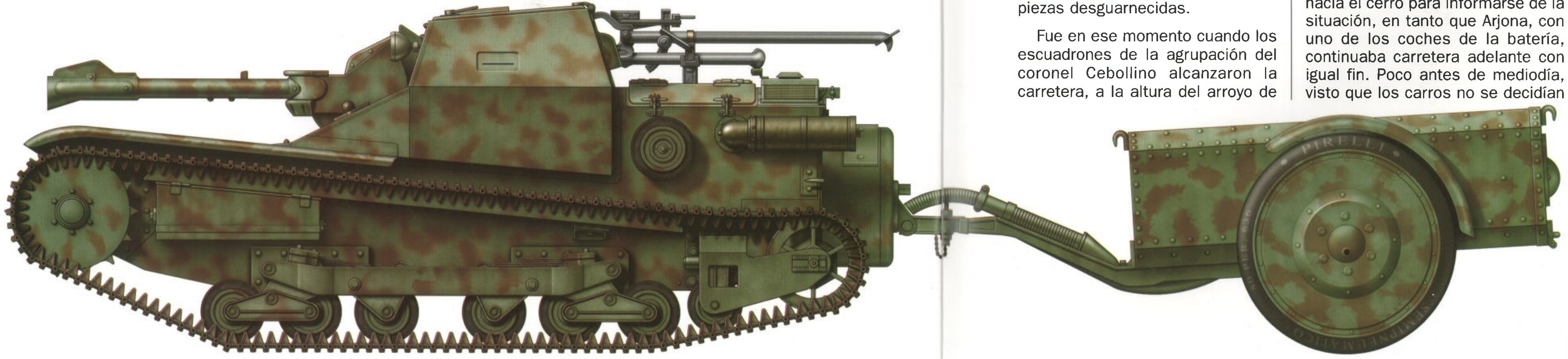


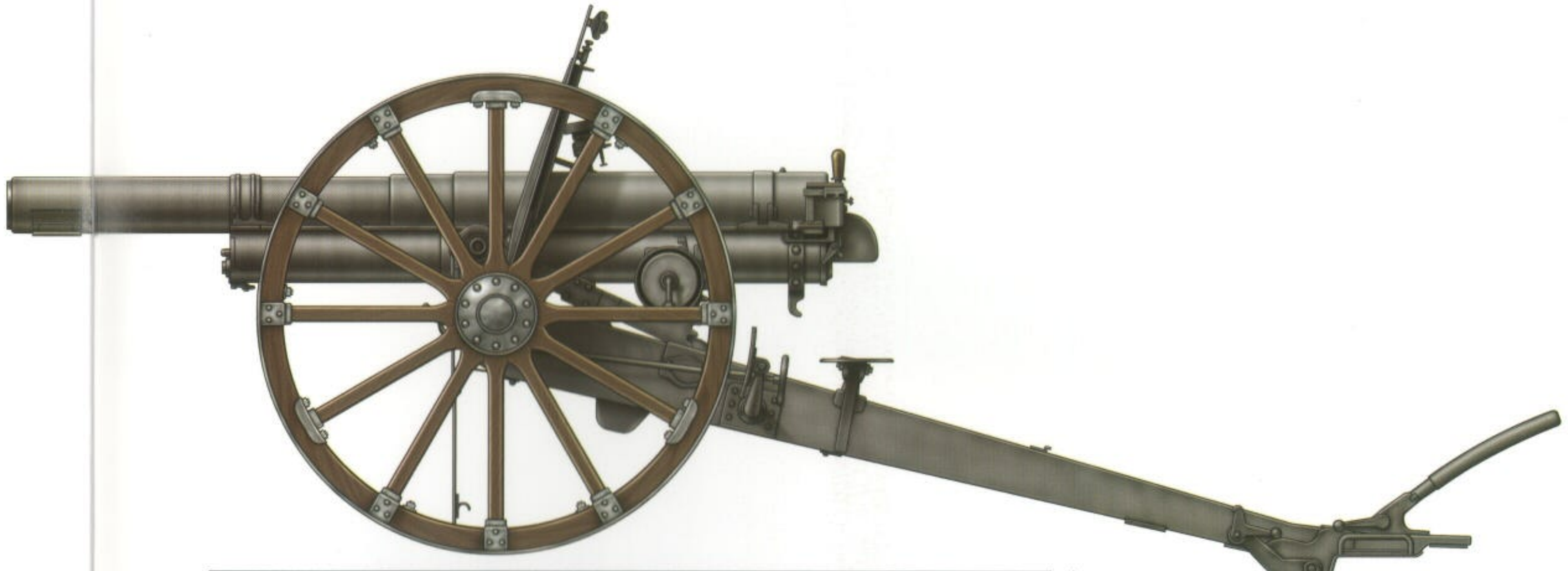
Mayores posibilidades podía tener contra un T-26 el lanza-llamas con que iban armados algunos *carri veloci*, como el C.V.33 Iº Tipo *modificato* de la imagen. El inconveniente era que había que aproximarse al adversario hasta unos 60/70 metros, máximo alcance del ingenio; distancia esta en la que el cañón del carro soviético era absolutamente letal, como se demostró rotundamente en Esquivias.

Ilustración: Julio López Caeiro.

Frente al armamento de los T-26, que hemos visto, los *carri veloci*, como este C.V.33 IIº Tipo, que se les enfrentaron en Esquivias, iban armados con solo dos ametralladoras Fiat Mod. 35 (ó Mod. 14/35) de 8 mm. en un montaje doble en casamata. En estas condiciones, el trabar combate con un T-26 no dejaba de ser una audacia suicida.







Un cañón Schneider Mod. 1906 de 75 mm. de la batería del capitán Arjona Brieva, agregada a los jinetes del coronel Monasterio, fue el autor material de la destrucción del segundo T-26 en las afueras de Esquivias.

Ilustración: Julio López Caeiro.

José Martín Pozo “El Francés”, destrozándole una de las orugas, entre otros daños[10]. Seguidamente, uno de los carros soviéticos embistió a la tanqueta, volcándola, pese a lo cual pudieron escapar sus ocupantes, que habían resultado milagrosamente ilesos.

Los cañones de 65/17 de la 5.ª Batería fueron emplazados sobre la marcha, alcanzando con uno de sus disparos a un T-26 que, no obstante, consiguió refugiarse tras el muro de una corraliza donde quedó inmovilizado. Los disparos de los restantes carros acribillaron la batería, desmontando una de sus piezas e hiriendo a su jefe, el teniente italiano Ugolino, debiendo tomar el mando de la misma el de igual empleo, español, Daroca del Val. En cualquier caso, el nutrido fuego de los carros obligó a retirarse a los artilleros, quedando las piezas desguarnecidas.

Fue en ese momento cuando los escuadrones de la agrupación del coronel Cebollino alcanzaron la carretera, a la altura del arroyo de Guantén, al Este de Yeles, pudiendo observar desde allí el combate que se estaba desarrollando en Esquivias. Desplegaron las fuerzas y la batería de Arjona fue emplazada con la misión de sostener a la Mahal-la de Rodrigo Suárez, que defendía el cerro de Santa Bárbara. Cebollino, con su ayudante, galopó hacia el cerro para informarse de la situación, en tanto que Arjona, con uno de los coches de la batería, continuaba carretera adelante con igual fin. Poco antes de mediodía, visto que los carros no se decidían a salir del pueblo, Arjona ordenó el avance de su batería hasta las proximidades del mismo, donde quedó emplazada una sección en apoyo de Santa Bárbara, mientras la otra cubría la salida N.O. de Esquivias. Este emplazamiento fue tímidamente bombardeado por la aviación sin sufrir daño alguno. Tal vez los pilotos republicanos no se decidieron a un ataque a fondo ante lo confuso de la situación.

Mientras se estudiaba la posibilidad de cubrir las piezas de 65/17 –idea a la que hubo de renunciarse, pues no era posible acercarse a ellas sin atraer el fuego de los T-26 protegidos por las primeras edificaciones del pueblo– apareció un *Carro Veloce* lanzallamas que marchó valerosamente al encuentro de los carros soviéticos. El arma que montaba el vehículo tal vez hubiera sido suficientemente eficaz contra los T-26 de no enfrentarse a ellos en condiciones tan desventajosas. El solitario carro italiano se dirigió, atravesando una zona descubierta, contra un enemigo muy superior que, al abrigo de las casas, podía elegir el momento más oportuno para abrir fuego. El carro nacional no tuvo oportunidad de emplear el lanzallamas pues, al doblar la primera esquina, recibió

---

[10] El C.V. del teniente Tamariz sería rápidamente reparado, incorporándose de nuevo a su sección.

Elementos de la Agrupación de Tropas a Pie de la columna *«Monasterior»* persiguieron a los T-26 de Arman tras haber cruzado Seseña, en dirección a la Cuesta de la Reina, impidiendo que el repliegue fuera tan plácido como la marcha de los carros que muestra la fotografía, de los cuales el que está en primer término muestra una ametralladora suplementaria en la trasera de la torre. (Foto Biblioteca Nacional, Madrid.)

un impacto directo que lo destruyó, segando la vida de sus tripulantes: el italiano Pietro Barresi (Gino Bartoli, en España) y el cabo legionario Fajardo, español[11].

Se decidió entonces que el capitán Arjona entrara en Esquivias con uno de sus "75", atravesando la zona batida a toda la velocidad que le proporcionara uno de los tractores de remolque para, desde el interior del pueblo, tratar de batir a los carros rusos. Cubriría la maniobra otra de las piezas de la batería cuyo fuego, dirigido por el teniente Antonio Ramos-Izquierdo, trataría de atraer sobre sí la atención –y los disparos– de los carros rusos.

Dado el avanzado desgaste que presentaban los "75", la idea era aproximar la pieza el máximo posible para tratar de conseguir de ella su mayor rendimiento. Al iniciar el traslado, a brazo, del cañón al lugar elegido, el teniente Ramos-Izquierdo pudo comprobar cómo los carros enemigos abandonaban el pueblo en dirección a Borox, dejando abandonado a su suerte al T-26 inmovilizado tras la corraliza; al igual que habían hecho con el detenido en la plaza de Seseña.

El teniente Ramos-Izquierdo abrió fuego sobre los muros de la misma a unos quinientos metros de distancia para abrir una brecha que permitiera alcanzar al carro con eficacia. Este respondió vivamente, si bien su propio parapeto le dificultaba la puntería sobre el cañón que le acosaba. Media hora duró el singular duelo en el que la pieza de Ramos-Izquierdo hizo ¡150 disparos! Eso sí, con granadas de metralla a percusión, que eran las únicas que tenía. El mal estado del 75/28 requirió la permanencia de uno de los artilleros al pie de la boca de fuego provisto de un atacador para empujar las vainas que se atascaban tras la apertura del cierre. Cuando al fin se redujo al enemigo, pudo comprobarse que un proyectil había atravesado la base de la torre, explotando en su interior y destrozando a los tripulantes. El T-26 presentaba otro impacto en la rueda tractora derecha: sin duda, el de 65 mm. que lo inmovilizara.

Según testimonio del propio Ramos-Izquierdo[12], eran cuatro los tripulantes cuyos restos se hallaron en el interior del carro, lo que parece confirmar la presencia de un miembro suplementario; español, con toda probabilidad. Llevaban sobre si un mapa que marcaba en rojo la dirección del ataque: Titulcia-Cuesta de la Reina-Seseña.

Los T-26 destruyeron en Esquivias buen número de vehículos; entre ellos, el coche de mando del Comandante Longoria, de los Escuadrones de Regulares, que se salvó por los pelos del concienzudo aplastamiento a que le sometió uno de los carros[13].

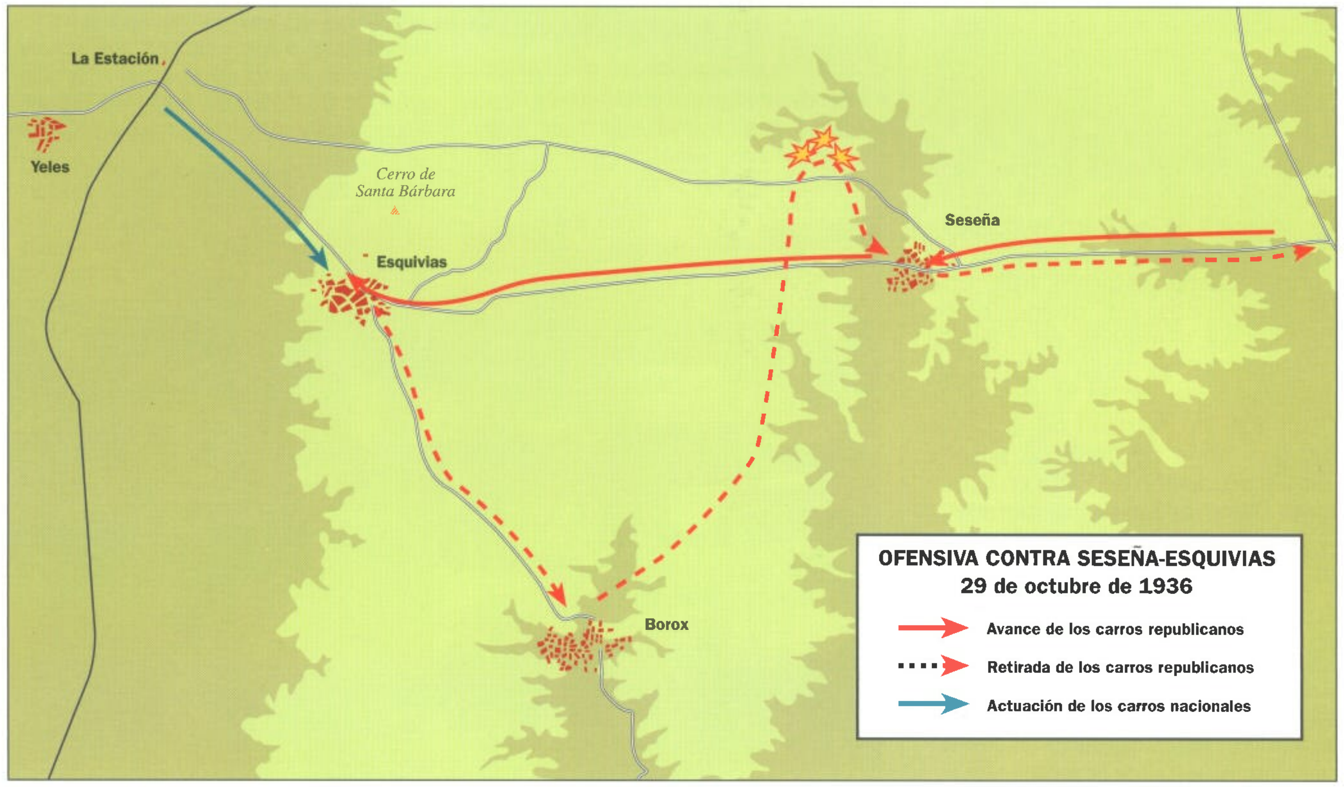
Los T-26, tras su paso por Borox, trataron de retornar a sus líneas dirigiéndose hacia el Norte a campo través con la idea de llegar a Valdemoro, pero fueron frenados por la artillería republicana que los tomó como blanco obligándoles a retroceder y a cruzar de nuevo Seseña en dirección a la Cuesta de la Reina. Sergey Abrosov apunta que, según los documentos soviéticos, los carros se dividieron en dos fracciones, que bordearon Seseña por el Norte y el Sur, respectivamente. Para poder hacer esto, los carros hubieran tenido que descender a la vaguada por la que discurre el arroyo de la Fuente, a Poniente de Seseña, entre el castillo de Puñonrostro y la población, lo que les habría colocado en una posición táctica muy comprometida en un terreno que desconocían. Además los accesos a dicha barranca habían sido barreados por los defensores con múltiples obstáculos entre los que destacaban los rulos de piedra que se utilizaban para explanar las eras. Más creíble resulta el testimonio del capitán Sánchez Pérez, Comandante Militar de la plaza, que asegura cruzaron Seseña "*por la carretera en fila india*"; circunstancia que fue aprovechada por la guarnición para causar incendios en algunos de los T-26, pese a lo cual lograron retirarse a costa de perder un tercer carro y sus tripulantes. Sergey Abrosov reconoce en su relato que el T-26 de Soloviev hubo de ser socorrido por sus compañeros para rescatarlo del acoso de los "*soldados marroquíes*" cuando ya había sobrepasado el pueblo en medio kilómetro en dirección Este.

Julián Muñoz Lizcano, comisario delegado de guerra en Aranjuez, solicitó voluntarios entre las tropas de Líster para tratar de recuperar los carros inmovilizados en Seseña. Su solicitud tuvo escaso éxito, pues sólo se ofrecieron dos hombres, por lo que hubo de renunciar a la idea.

La Compañía de Carros del comandante Pavl Arman tuvo 10/11 (sic) muertos[14], de los cuales "*seis rusos*" (confirmando así que los restantes eran españoles), y seis heridos. Los seis caídos rusos eran los tres jefes de carro Nikolay Seglickiy, Andrey Klimov e Ivan Lobach[15] y los tres conductores Petr Mikolich, Stepan Grischanov y Dmitriy Mozylev.

No andan, en cambio, los documentos soviéticos muy acertados al evaluar la pérdidas materiales que tuvieron los nacionales. Estiman éstas en trece cañones, dos tanquetas Fiat-Ansaldo, dos camiones y seis coches. Dejando a un lado las tanquetas impactadas –que, efectivamente, fueron dos–, los nacionales sólo sufrieron la inutilización de dos piezas de artillería: un obús de 105/11 –la 3.ª pieza de la 6.ª Batería de la Agrupación de Melilla, ya mencionada– en Seseña, y un cañón de 65/17 –de la 5.ª Batería del II Grupo de Artillería de Acompañamiento– en Esquivias. Por contra, se quedan cortos en lo que se refiere a los vehículos automóviles pues, a los 10 camiones y 16 automóviles destruidos en Seseña, hay que agregar los destrozados en Esquivias que no fueron pocos.

En cuanto a los trenes blindados H y K, se les había ordenado, al parecer por el propio comandante Vicente Rojo, su avance hasta la estación de Illescas antes de la amanecida. Así lo intentaron, llegando a unos dos kilómetros de dicha estación, donde fueron detenidos por un vagón descarrilado que cortaba la vía. En esa situación, el primer tren –el K– fue atacado por los nacionales con fuego de fusilería y morteros por lo que procedió a retroceder, colisionando con el otro tren. Por fortuna no se produjo el descarrilamiento o averías graves, pudiendo así ambos convoyes retirarse a Griñón y, más tarde, a Madrid.


La Estación
Yeles
Cerro de Santa Bárbara
Esquivias
Seseña
Borox
OFENSIVA CONTRA SESEÑA-ESQUIVIAS
29 de octubre de 1936
Avance de los carros republicanos
Retirada de los carros republicanos
Actuación de los carros nacionales

---

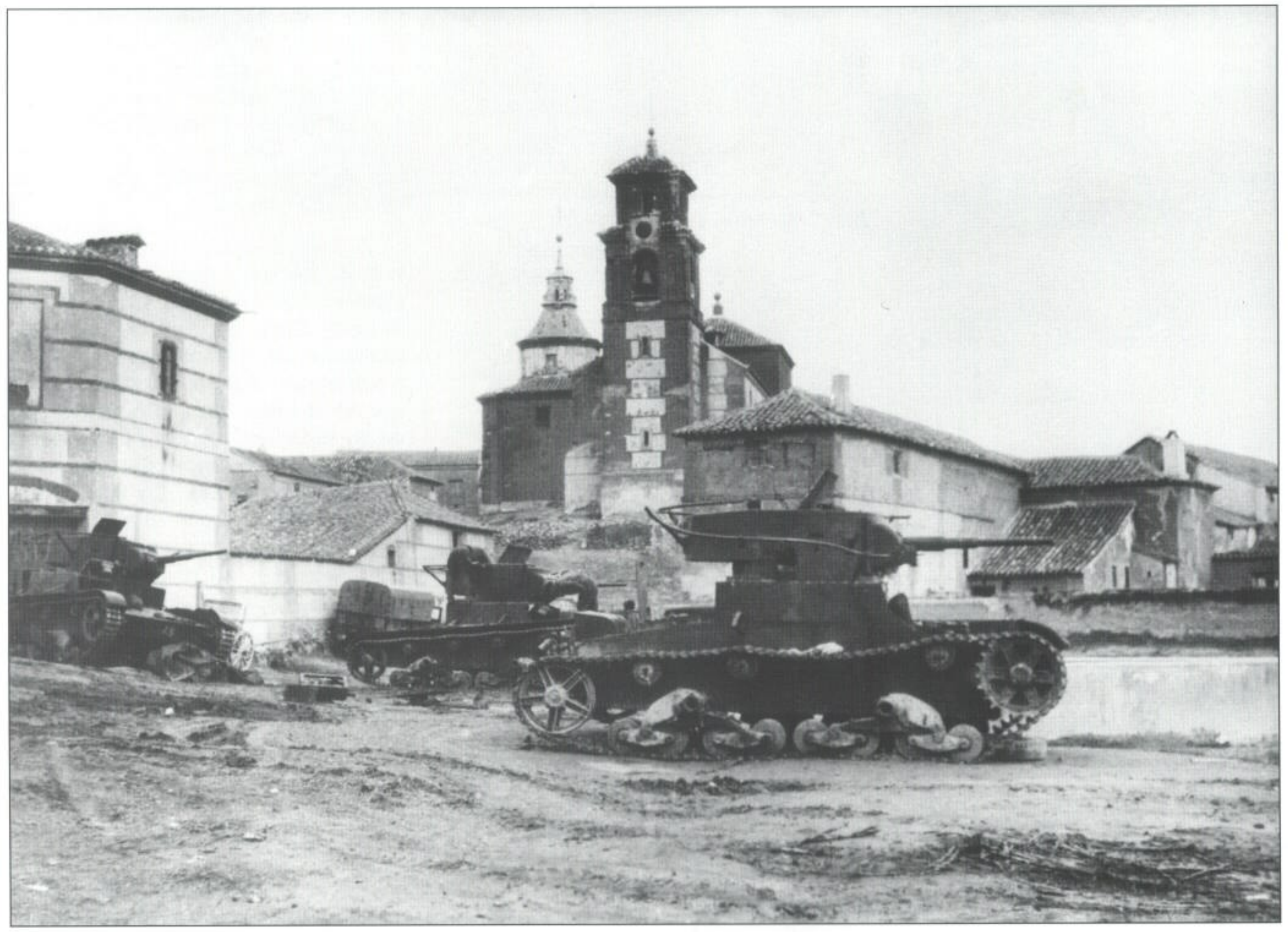
[11] Otro *Carro Veloce*, conducido por el soldado de infantería Antonio Zafra, logró retirar a remolque el Fiat lanzallamas impactado, aunque nada se pudo hacer ya por sus ocupantes.

[12] Revista «**Ejército**». Abril, 1973. Págs. 54-55.

[13] En Esquivias fueron baja, asimismo, bastantes caballos, pues allí sí había Escuadrones montados y no como en Seseña, donde el único Escuadrón de guarnición era "a pié" y los únicos animales presentes las acémilas de los servicios y ello a pesar del colorista e imaginario relato de Koltsov.

[14] Datos facilitados por Sergey Abrosov.

[15] Según los documentos soviéticos, a Esquivias llegaron los once carros que constituían el grueso de la compañía y de allí salieron los mismos once. En consecuencia, el carro impactado y capturado en dicha población debía pertenecer a la sección de exploración; muy probablemente, el del propio Lobach.



Los contraataques republicanos de los días 3 y 4 de noviembre contra los Torrejones, aparte de no alcanzar el menor éxito, acarrearon la pérdida de nueve T-26, varios de los cuales quedaron en poder de los nacionales, que los retiraron a retaguardia para tratar de reaprovecharlos, como estos tres que muestra la imagen tomada frente la iglesia de San Juan Bautista, de Yuncos. (Bundesarchiv 183-S23734.)

La Casa de Campo y "La Universitaria"

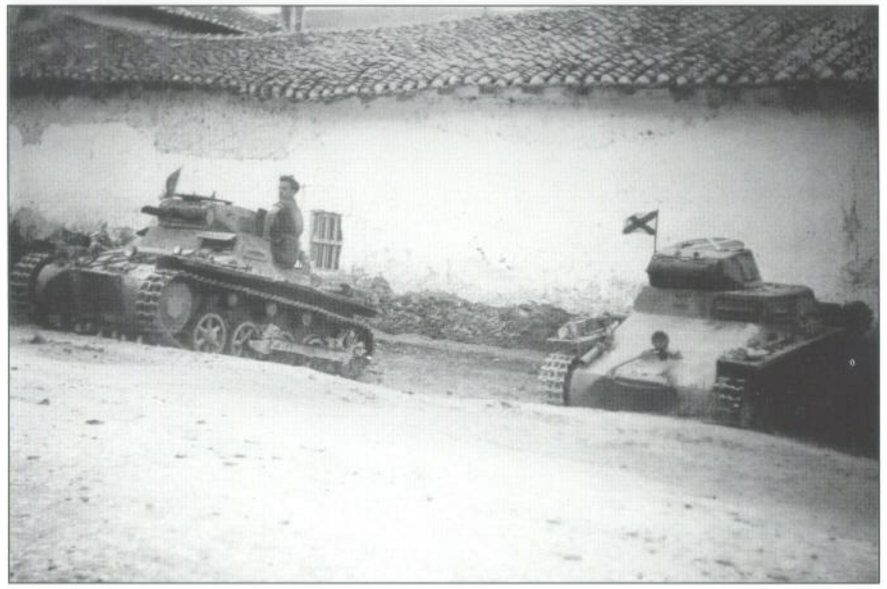
El contraataque republicano contra Seseña-Esquivias-Illescas, pese a su fracaso, había logrado retrasar dos días los planes de las columnas nacionales que sólo conseguirían tomar Valdemoro el 31 de octubre, cuando tal acción, como hemos visto, se hallaba prevista para el 29. Ese mismo día, la columna del teniente coronel Tella ocupaba igualmente Parla con la cooperación de los *Carri Veloci* de la Compañía «*Navalcarnero*». Su 2.ª Sección (Tamariz-Martel), tras reparar en Yuncos los desperfectos sufridos por el material en la acción de Esquivias, se había unido en las primeras horas del 31 al resto de la Compañía en Torrejón de la Calzada, que haría de base de partida para la ocupación de Parla en la que tomó parte la unidad al completo.

Mientras los carros de la Compañía «*Navalcarnero*» combatían el 29 de octubre con los T-26 de Arman, se incorporaban al frente –a Santa Cruz de Retamar y Méntrida, concretamente– los *Panzer I* del Batallón de Carros (comandante Pujales Carrasco), que habían abandonado su base de las Herguijuelas el día 27. La 1.ª Compañía de Carros (capitán José García García) y la de Antitanques –que ahora mandaba el teniente legionario Cesáreo Valls Moreno– tendrían su bautismo de fuego el 1 de noviembre, dando apoyo a la columna Delgado Serrano en la ocupación de Villamantilla, Villanueva de Perales y Brunete, sufriendo en la de esta última población las bajas de los soldados Juan Blanco Serrano, Jesús Ballesteros López y Celestino Roca, de la Compañía de Antitanques.

Los *Panzer I* del Batallón de Carros se incorporan a finales de octubre al frente de Madrid para tomar parte en el avance sobre la capital de España.

Panzer I Ausf A aparcados en un pueblo toledano a la espera de su bautismo de fuego. (Vía Francisco Marín.)

Al día siguiente, 2 de noviembre, entraba en fuego en el otro extremo del frente (flanco derecho)[1] la 2.ª Compañía de Carros del Batallón de Carros (capitán Juan García García), tomando parte, junto con la 2.ª Sección de Antitanques, en la ocupación de Pinto. Esta última, que había emplazado una de sus piezas sobre la vía del ferrocarril Madrid-Aranjuez alcanzó, destrozándola, la locomotora que llevaba en cabeza un tren blindado que se presentó en la línea de fuego; tren que, no obstante, pudo retirarse a remolque de otra locomotora que llevaba en cola.



Para contener el avance nacional, el Mando republicano volvió a montar un nuevo contraataque sobre su flanco derecho, prácticamente descubierto, en el que intervendrían los blindados soviéticos que aún se encontraban en su base de Archena. A los treinta y cinco T-26 que allí quedaban de la expedición que trajo el «*Komsomol*», se habían unido veinte autoametralladoras-cañón –16 BA.6 y 4 BA.3– y diez autoametralladoras FA.1 llegados a bordo del «*Lepin*» el 28 de octubre. Con este material Semion Krivoshein había organizado tres compañías de carros y una de blindados, con las que partió en ferrocarril hacia Villacañas en la noche del 1 al 2 de noviembre. Las compañías estaban organizadas en tres secciones de tres carros, más uno de mando, aunque todas tenían algún carro de más; la de blindados contaba tan solo con seis BA.6 y tres FA.1, seguramente por el escaso tiempo que medió entre su llegada y su bautismo de fuego, que no dio margen para alistar la totalidad de los vehículos y sus dotaciones. Aunque buen número de ingenios contaban con tripulaciones soviéticas, las españolas eran ya mayoritarias en la agrupación.

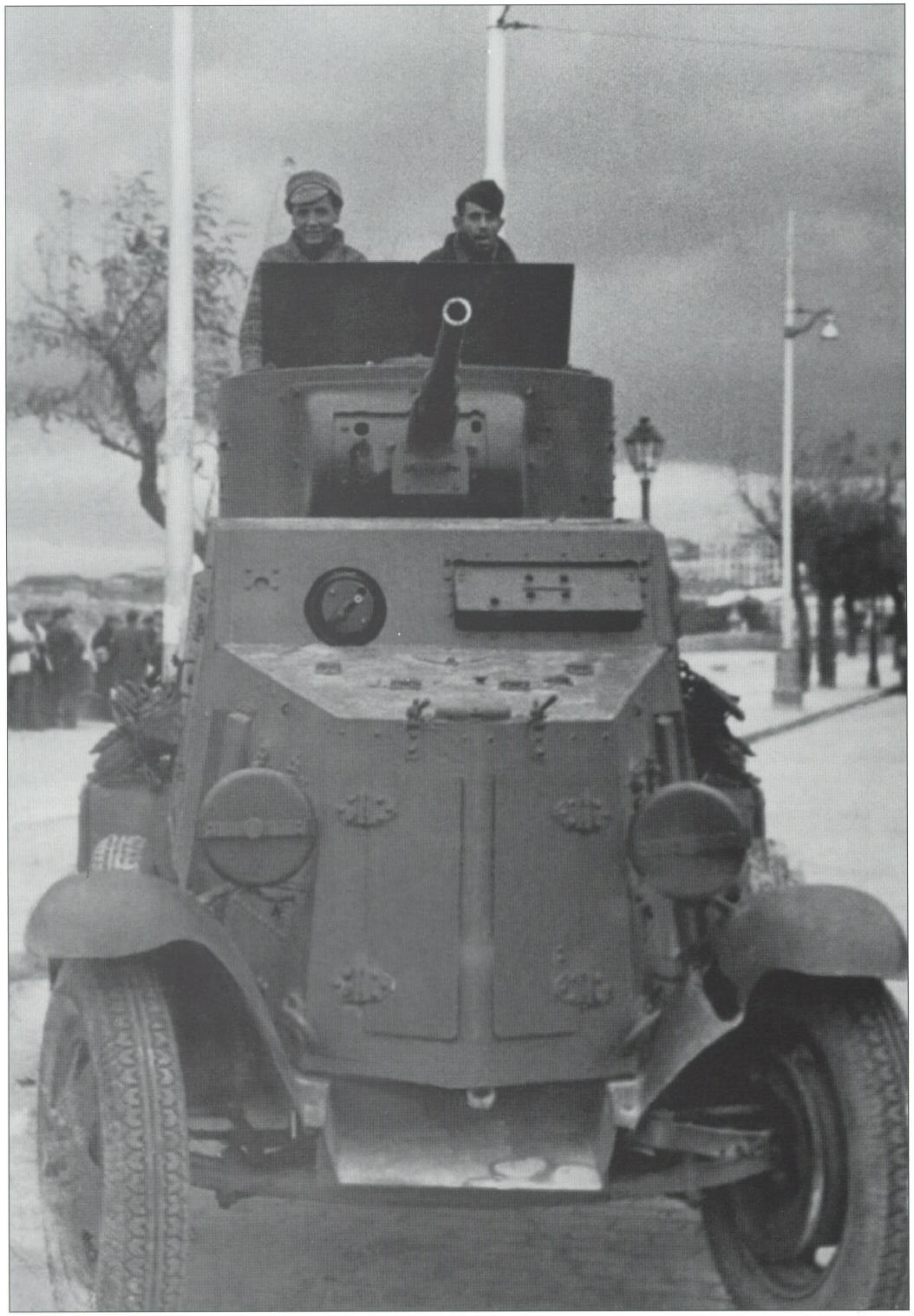
Los *Panzer I* de la 1.ª Compañía en marcha hacia Brunete "*por la carretera de El Escorial*".

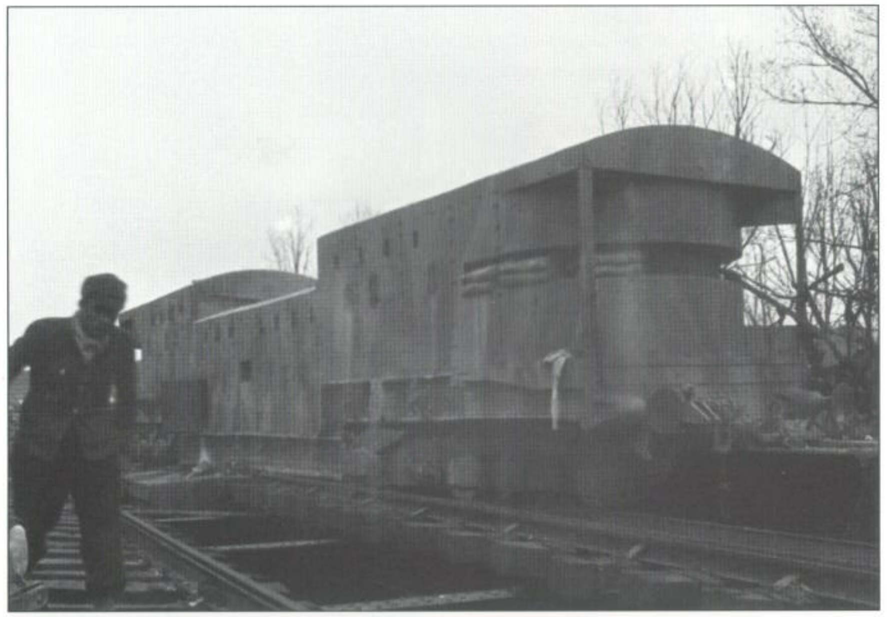
El ataque, previsto para el 3 de noviembre, tendría lugar desde dos direcciones. La principal, que partiría de Aranjuez hacia Valdemoro y Torrejón de Velasco, quedaba a cargo de las columnas Burillo y Uribarry con el apoyo de un grupo de carros de combate de la agrupación de Krivoshein –que se reservaba el mando del conjunto blindado–, a las órdenes del comandante mayor del Regimiento de Carros n.º 1 José Arana Tarancón. Contaba dicho grupo con un total de 23 carros T-26 que conformaban las Compañías 1.ª y 3.ª; mandada, una de ellas, por el capitán Carlos Fauríe Barrera, asimismo del Regimiento de Carros madrileño. Las mencionadas columnas ejecutarían además una acción demostrativa sobre Seseña en apoyo de la cual envió Krivoshein los seis BA.6 de la compañía de blindados.

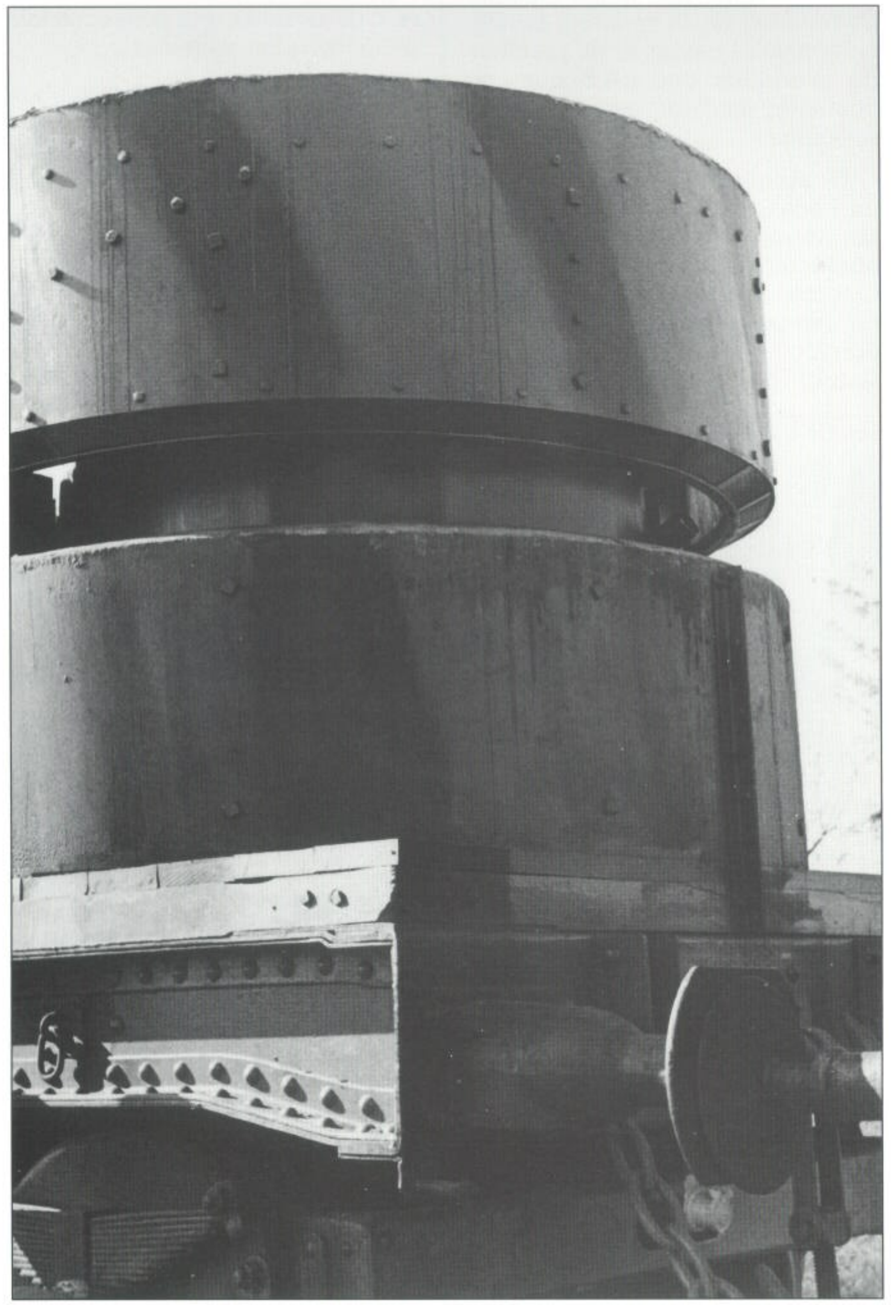
La acción secundaria fue encomendada a la columna de Bueno y a la I Brigada Mixta, de Líster, que debían partir de La Marañosa y el Cerro de los Ángeles en dirección a Pinto. Contarían con la cooperación

---

[1] Había partido de Cedillo del Condado (Toledo), donde se hallaba acantonada.







Página anterior: Los blindados soviéticos BA.6 llegaron a la capital de España con el tiempo justo para participar en los contraataques del 3 y 4 de noviembre. (Biblioteca Nacional.)

Derecha: El 4 de noviembre, las tropas nacionales rebasaban la estación de Villaverde-Orcasitas impidiendo la utilización de la vía férea Madrid-Cáceres a los trenes blindados republicanos, que debieron pasar a la línea Madrid-Ciudad Real. La imagen nos muestra el vagón ametrallador de uno de ellos –realizado sobre una góndola de seis ejes serie Rrf, de M.Z.A.– al que los sirvientes de la máquina han limitado la amplitud de la tronera con sacos terreros. (Biblioteca Nacional.)

Abajo: El problema que suponía la gran amplitud de la tronera para la ametralladora fue superado eficazmente mediante el emplazamiento de la máquina en un cilindro interno blindado, giratorio, como el que se aprecia en esta foto del vagón ametrallador del tren blindado K. (Biblioteca Nacional.)

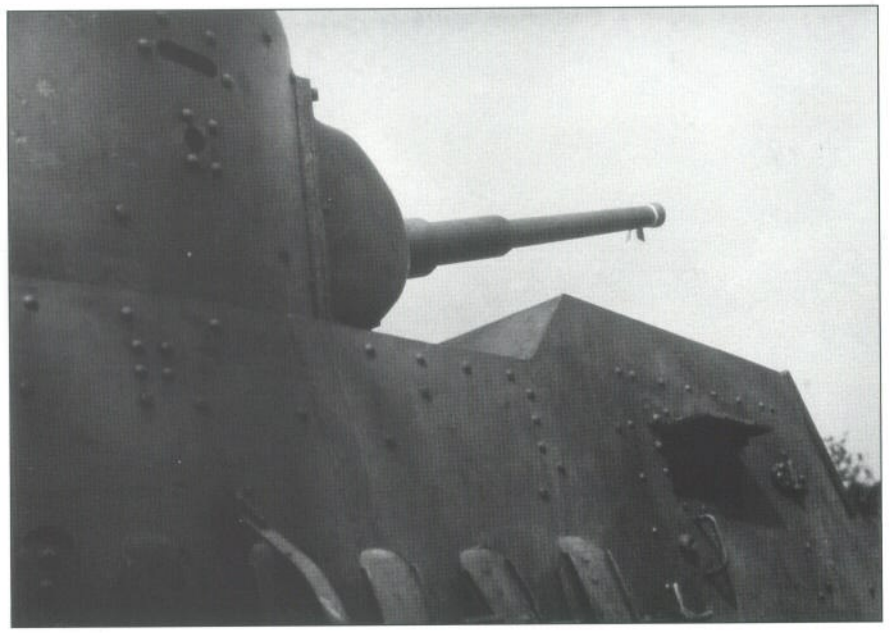
de la 2.ª Compañía de Carros, con once T-26, y los restos –los 12 supervivientes del contraataque anterior– de la compañía de Pavl Arman, quien tomaría el mando del grupo.

La acción del 3 de noviembre supuso un nuevo fracaso. La 3.ª Compañía de carros equivocó su ruta, desviándose hasta caer bajo el fuego de la artillería nacional que destruyó dos T-26. La compañía de Fauríe –por exclusión, la 1.ª– avanzó sin protección de infantería hasta ocupar, en la tarde, Torrejón de Velasco. En dicha localidad se encontraban los C.V. nacionales de la Compañía *«Navalcarnero»* que, habiendo comprobado en Esquivias su vulnerabilidad frente a los carros rusos y carentes de protección de infantería, inexistente en la plaza, optaron por una prudente retirada hacia Torrejón de la Calzada sin aguardar la llegada de los carros de Fauríe. Éstos se mantuvieron en la citada población hasta la llegada de los infantes republicanos que, sin embargo, no pudieron consolidar la conquista, pues fueron expulsados de la misma, ya anochecido, por el ataque del tabor de una Mehal-la Jalifiana, perdiendo la compañía de Fauríe dos carros de su 3.ª Sección[2]. Se ha comentado

---

[2] El tercer carro de la misma se extravió en la oscuridad y sólo lograría reintegrarse a sus líneas en la mañana del día siguiente.

Los BA.6 disponían de un armamento similar al de los T.26 –potenciado, incluso, con una ametralladora más en el puesto a la izquierda del conductor– y eran más rápidos que éstos. A cambio, tenían una menor capacidad todoterreno que trataba de paliarse con el acoplamiento de cadenas –cuyos eslabones asoman en la parte inferior de la imagen desde su ubicación sobre el guardabarros– al juego de ruedas trasero. (Biblioteca Nacional.)



que el mando de este grupo lo ostentaba el comandante Arana Torrejón de forma meramente nominal; no parece que fuera así desde el momento que los milicianos le consideraron único responsable del desastre, asesinándole sobre el terreno tras la llegada de los maltrechos carros[3]. La acción sobre Seseña, que debía efectuar un batallón de la columna Burillo, no obtuvo el menor éxito, resultando averiados dos BA.6 que, no obstante, pudieron ser retirados a remolque.

El ataque secundario cosechó un fracaso similar. Los carros se detuvieron frente a Pinto ante el obstáculo que suponía el arroyo Culebro, a la espera de la infantería, hasta retirarse, dejando abandonado, averiado, el carro de Osadchiy, que fallecería en Madrid el 7 de noviembre a consecuencia de las heridas recibidas.

Al día siguiente, 4 de noviembre, se repitieron los ataques, pero aún con menos garra e inferiores resultados, perdiendo el grupo de Pavl Arman otros cuatro T-26.

Los contraataques republicanos aún influyeron menos que el del 29 de octubre sobre el avance de las tropas nacionales que, ese mismo día 4, ocupaban Leganés y Getafe y rebasaban la estación de ferrocarril de Villaverde-Orcasitas, obligando así a los trenes blindados H y K –que no habían intervenido en los contraataques sobre los Torrejones, pese a haber estado prevista su actuación en un primer momento– a abandonar la línea Madrid-Cáceres, pasando a la de Madrid-Ciudad Real. La ocupación de Leganés la había efectuado la columna Barrón con el apoyo de los C.V. de la sección del teniente Gómez Pérez "Bakali", mientras la columna del teniente coronel Tella culminaba la de Getafe acompañada por los *Panzer* I de la 2.ª Compañía, en la que resultó herido el soldado Ernesto Messinger. Más al norte, la 1.ª Compañía de *Panzer I* apoyaba a la columna Asensio en la toma de Alcorcón y del aeródromo de Cuatro Vientos, con baja de un carro en el que hallaron la muerte el brigada Santos Sánchez Rollán y el guardia civil Antonio Álvarez Castro.

El día 5, el grupo de Arman perdía tres T.26 alcanzados por la artillería y los antitanques de la columna Castejón durante un contraataque efectuado sobre Villaviciosa de Odón; sus dos compañías quedaban así reducidas a un total de quince carros. El grupo de Krivoshein, con 19 T-26 y la compañía de blindados, se había retirado a Ocaña y, seguidamente, a Belmonte (Cuenca)[4], para reorganizarse, siendo reforzado con dos carros y trece BA.6 procedentes de Archena, con lo que sus dos compañías de carros dispondrían de 21 vehículos y las dos de blindados, de 19 BA.6 y, al menos, tres FA.1 (seis de estos últimos, más probablemente).

Los BA.6 llegaron a Madrid acompañados por blindados, igualmente soviéticos, FA.1, de prestaciones muy inferiores. Utilizados, sobre todo, en misiones de enlace, serían conocidos popularmente como *"chivatos"*. (Vía Francisco Marín.)

---

[3] Testimonio del carrista Fernando Lista Herranz, participante en el ataque a Torrejón de Velasco.

[4] Javier de Mazarrasa. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**». Págs. 66 y 82.

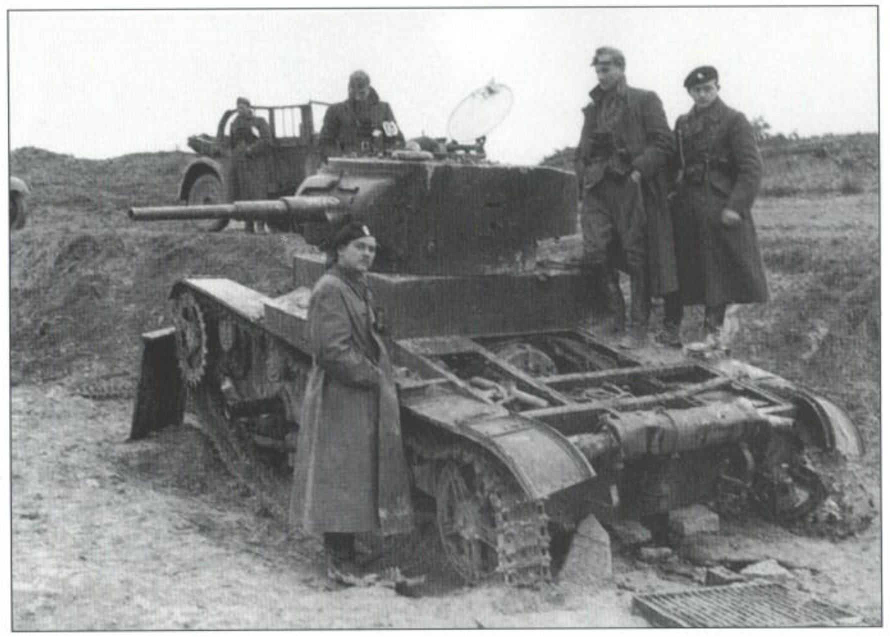
A su llegada a Madrid, los T.26 de Pavl Arman fueron decorados con unos numerales de encuadramiento táctico toscamente trazados a mano. (Archivo General de la Administración.)

Los *Carri Veloci* de la Compañía *«Navalcarnero»* acompañaban a la columna Tella, el día 6, en la conquista de Villaverde y el Cerro de los Ángeles, perdiendo el carro del cabo de Artillería italiano Emmanuelle Crescenti, que resultó muerto. La 2.ª Compañía de *Panzer I* y la de Antitanques actuaron en apoyo de la columna Barrón, que ocupaba en la jornada Carabanchel Alto, mientras la 1.ª Compañía cooperaba con la columna Castejón en la ocupación de Retamares.

A las 10,00 horas de ese mismo día 6, firmaba el general Varela las dos Ordenes de Operaciones en que desarrollaba su plan de ocupación de Madrid. La primera de ellas detallaba la acción de las columnas en la aproximación a la capital, confiando a las de Castejón, Asensio y Delgado Serrano la acción principal a través de la Casa de Campo y la Ciudad Universitaria, mientras consideraba secundario –tan solo de fijación de fuerzas enemigas– el ataque de las columnas de Barrón y Tella, que seguirían las direcciones Carabanchel Bajo-Puente de Segovia y Basurero– Usera-Puente de Toledo, respectivamente. La segunda Orden se refería a las distintas direcciones que las columnas tomarían en su avance ya por el interior de Madrid.

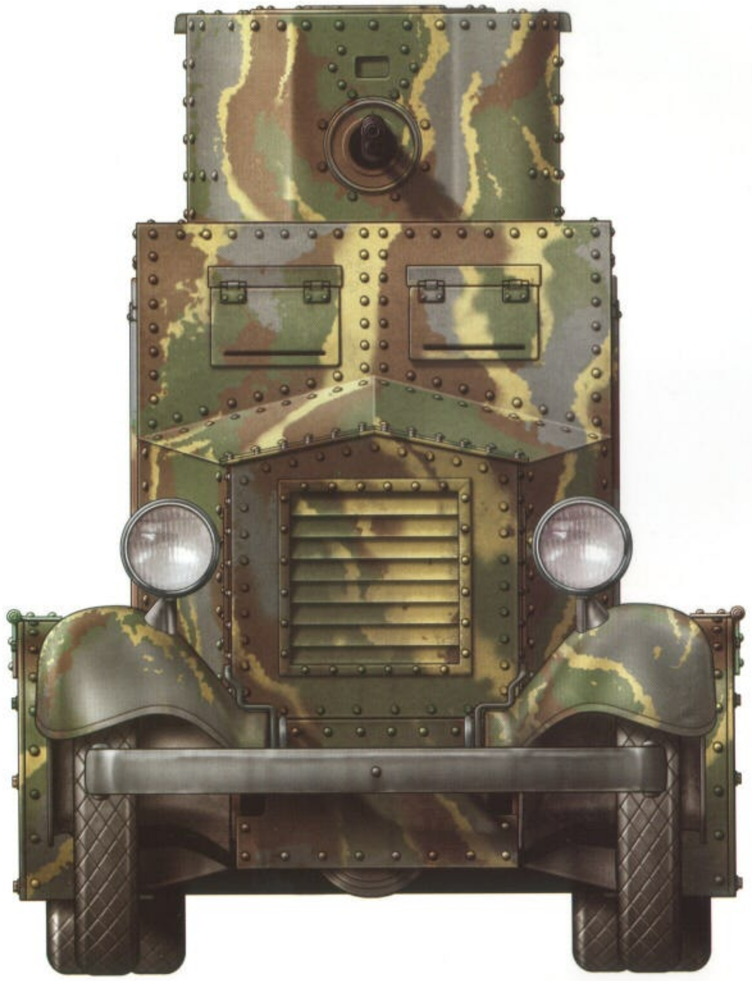
En el ataque del día 7 intervinieron todos los medios blindados de que disponían los nacionales. La 1.ª Compañía de *Panzer I* fue asignada a la columna Castejón para operar sobre la Radio Militar y la Casa de Campo[5]. La penetración en esta última fue frustrada por un contraataque republicano efectuado por la 3.ª Brigada Mixta (José María Galán) desde la zona Húmera-Pozuelo con acompañamiento de los carros de Pavl Arman y algunos autoametralladoras Bilbao. Al teniente coronel Castejón resultó herido,

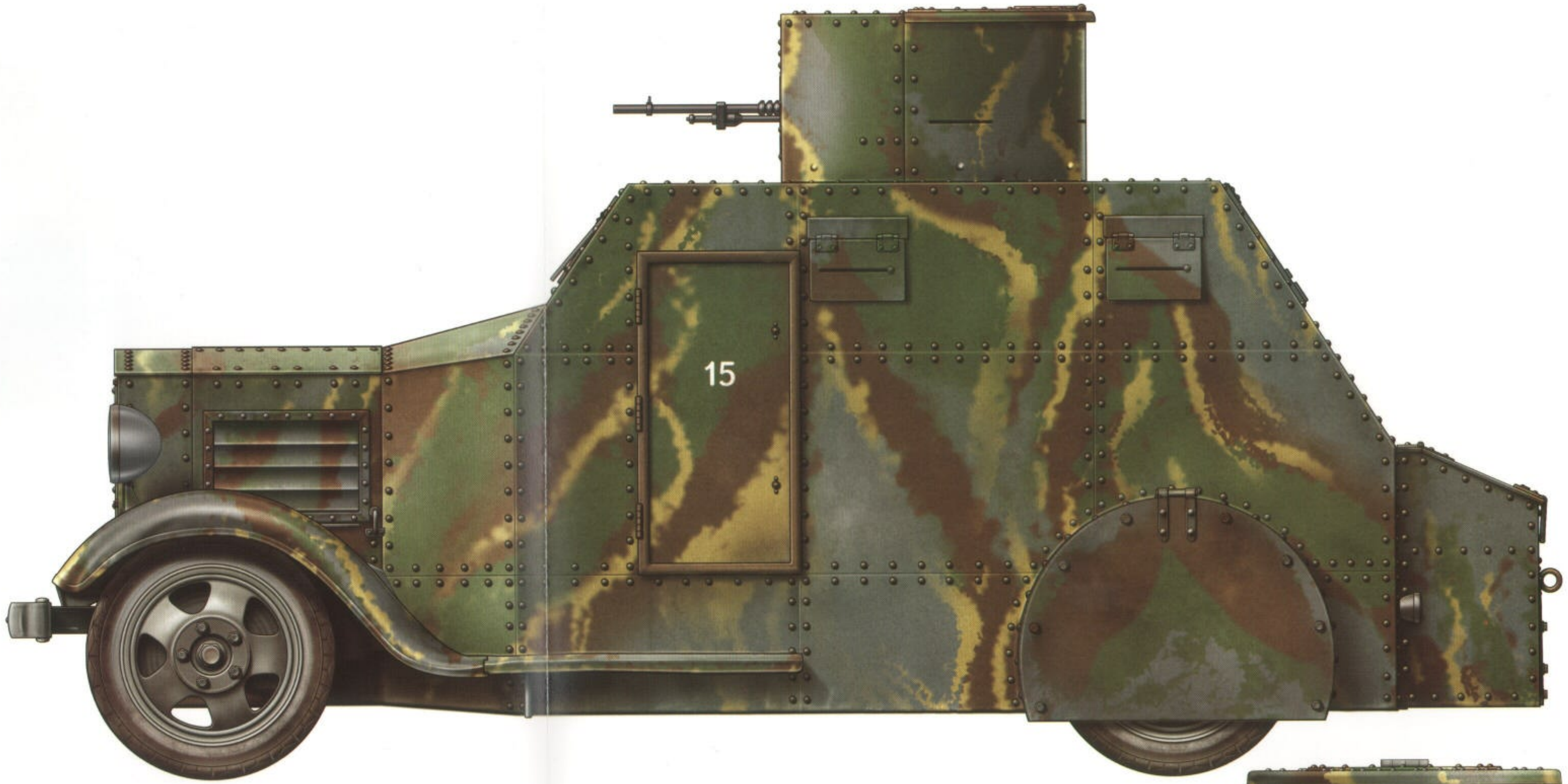
Los miembros del *Panzer Gruppe «Drohne»* no desperdician la ocasión de examinar los medios blindados a los que habrán de enfrentarse, abandonados por el enemigo sobre el campo de batalla. (Vía Francisco Marín.)

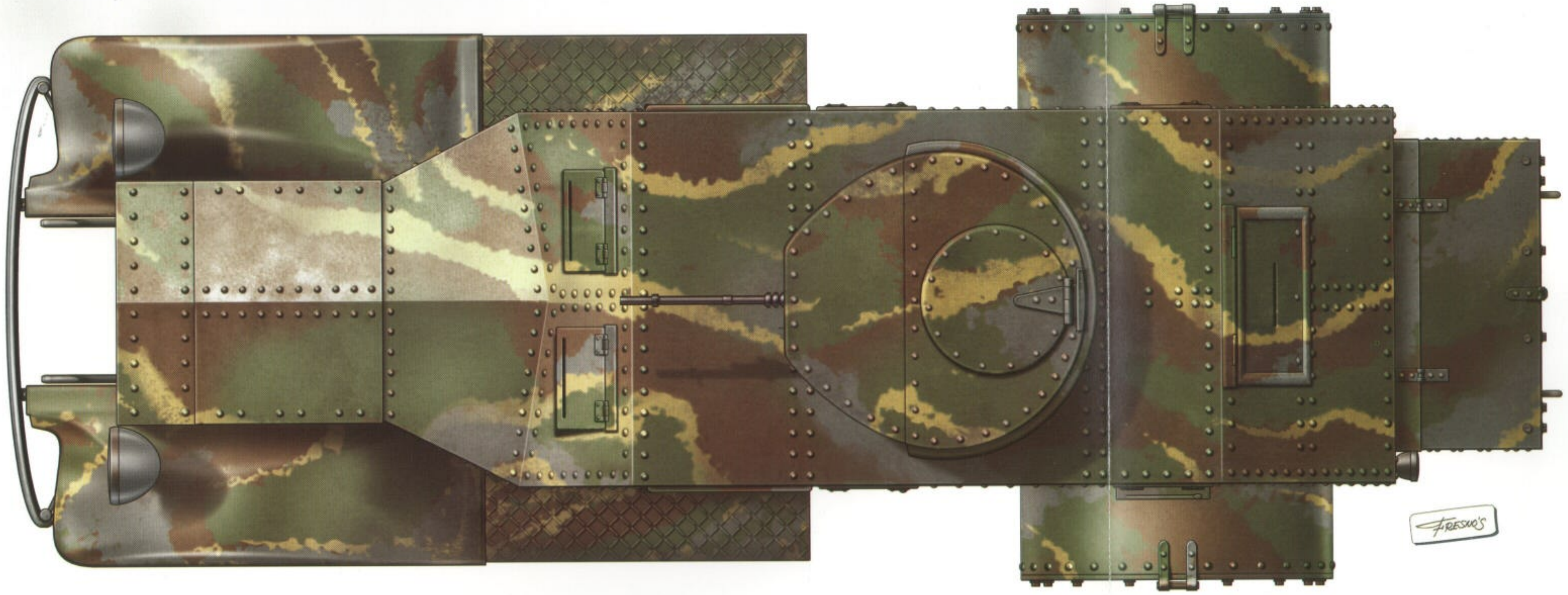


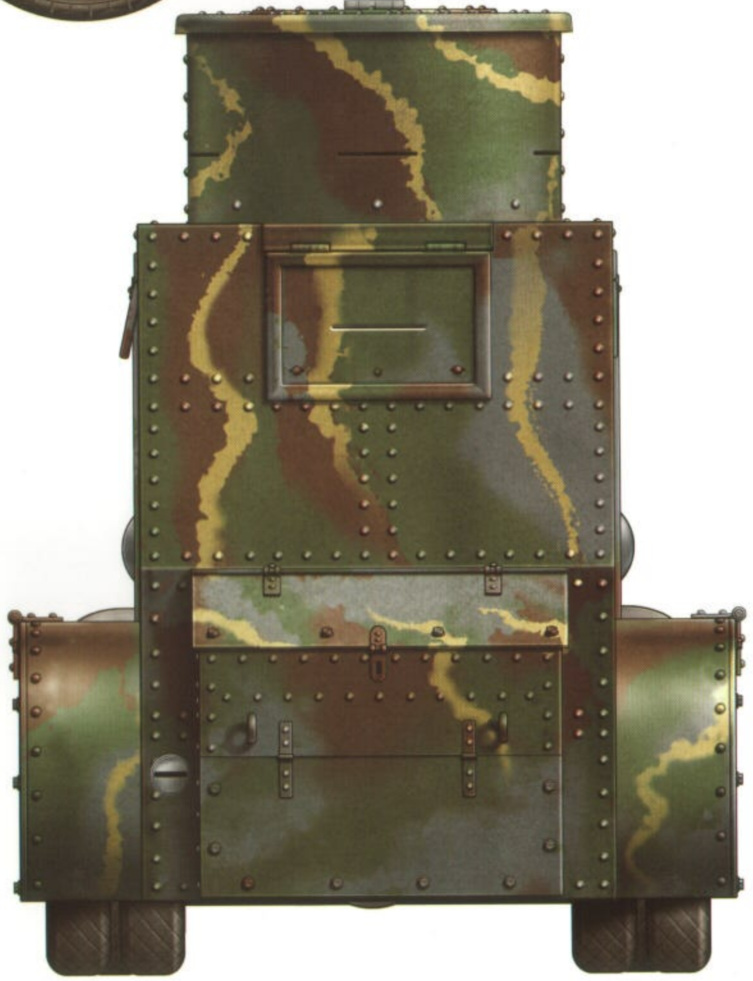
---

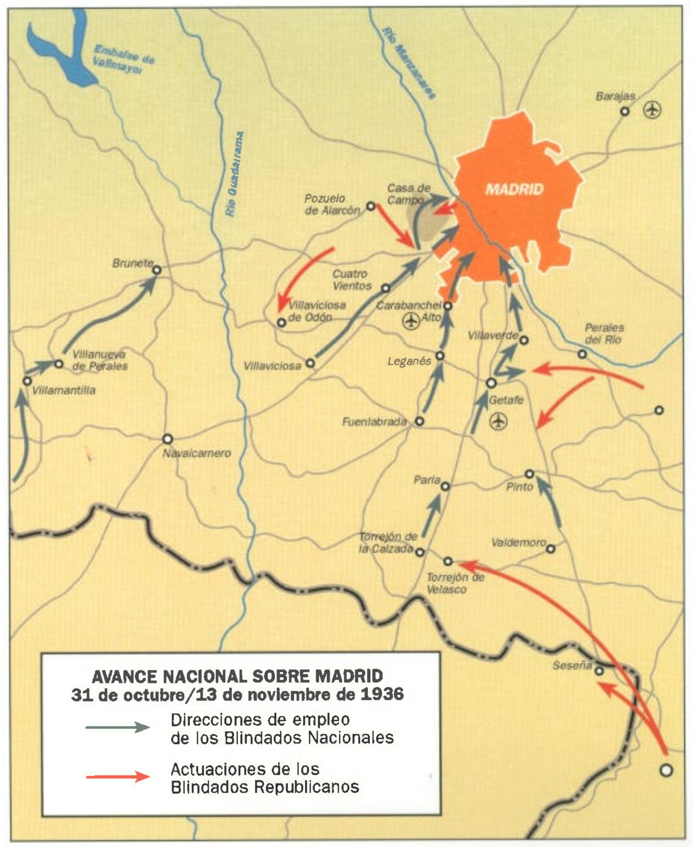
[5] En estas acciones resultó herido el carrista Aurelio Arriaga Oraola.




15





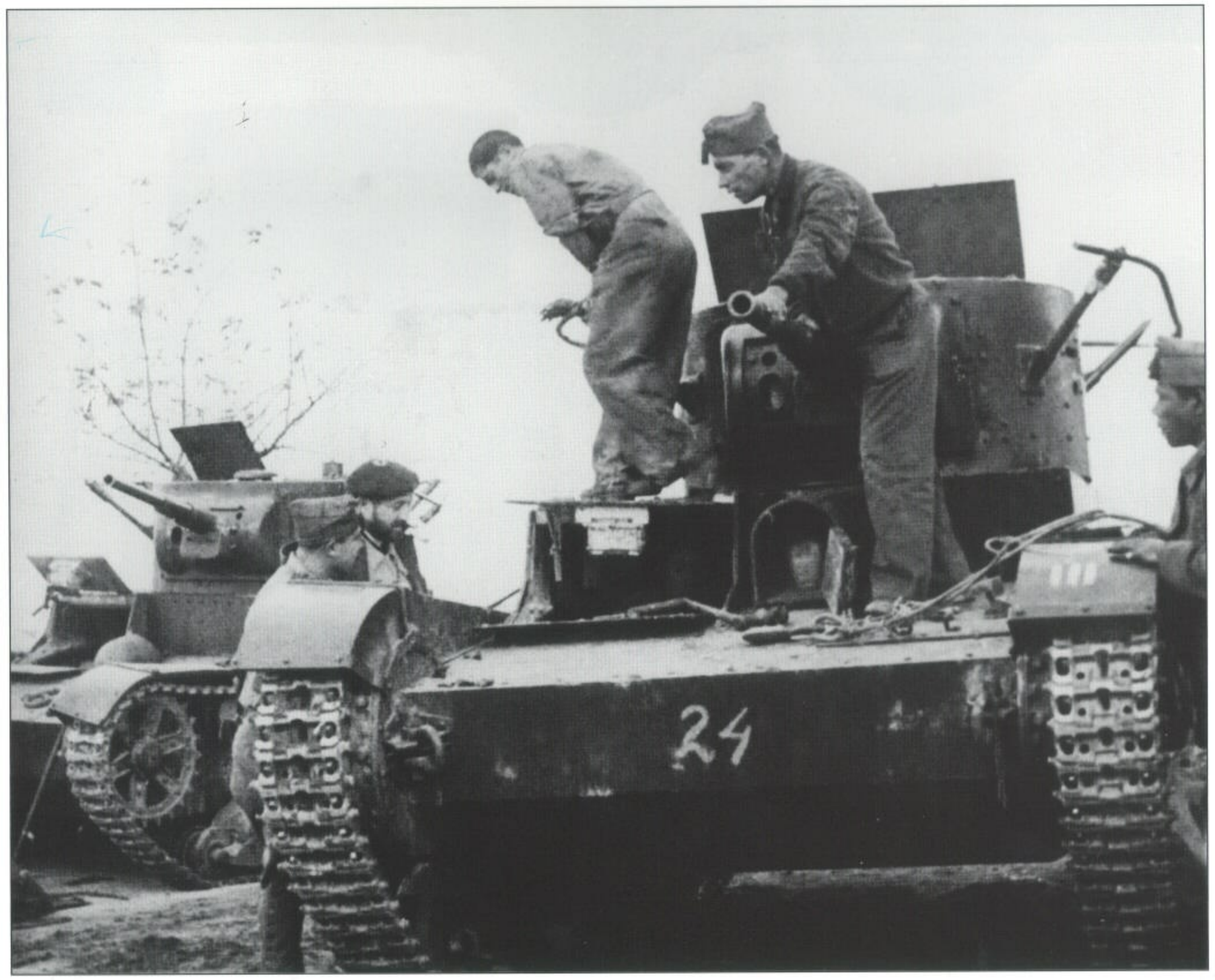

Embalse de Valmayor
Río Manzanares
Río Guadarrama
Barajas
MADRID
Casa de Campo
Pozuelo de Alarcón
Brunete
Cuatro Vientos
Villaviciosa de Odón
Carabanchel Alto
Villaverde
Perales del Río
Villanueva de Perales
Villamantilla
Villaviciosa
Leganés
Getafe
Fuenlabrada
Navalcarnero
Parla
Pinto
Torrejón de la Calzada
Valdemoro
Torrejón de Velasco
Seseña
AVANCE NACIONAL SOBRE MADRID
31 de octubre/13 de noviembre de 1936
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos

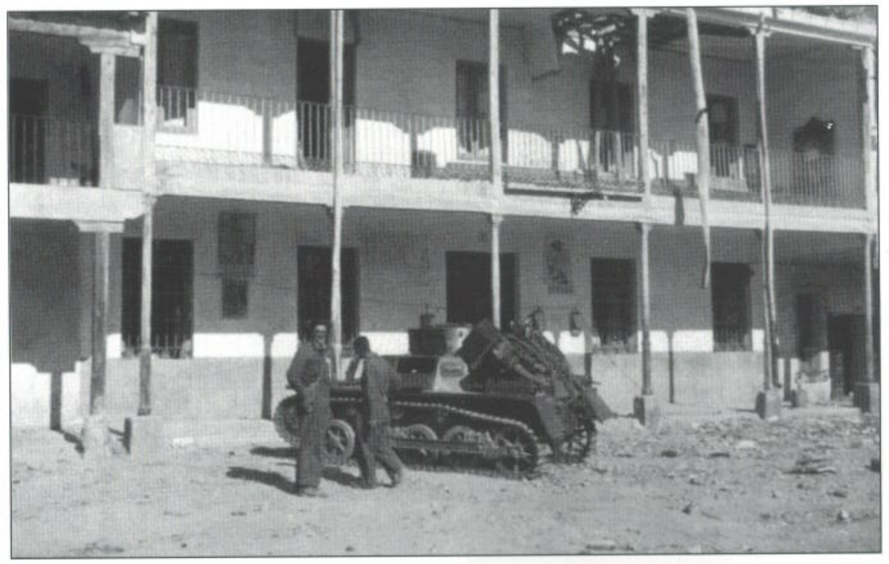
Carristas españoles –del Regimiento de Carros N.º 1– que tomarían parte en los ataques a los Torrejones del 3 y el 4 de noviembre. La foto fue publicada en el diario «**Ahora**» de la víspera, día 2.

haciéndose cargo del mando de su columna el teniente coronel Maximino Batoméu.

La 2.ª Compañía del Batallón de Carros apoyó el ataque de la columna Barrón contra Carabanchel Bajo, con muy pobres resultados.

Combatientes nacionales examinando carros T.26 tomados al enemigo. Se trata de los mismos carros que muestra la imagen superior de la página 98, tomada en Yuncos. El T.26 de la izquierda es el que aparece en aquella mostrando el numeral 25. (Bundesarchiv 183-P0224-507.)



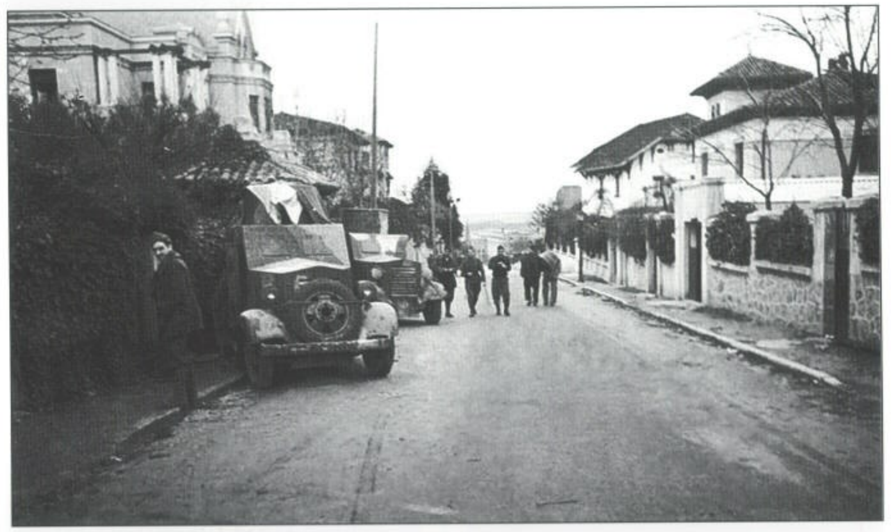


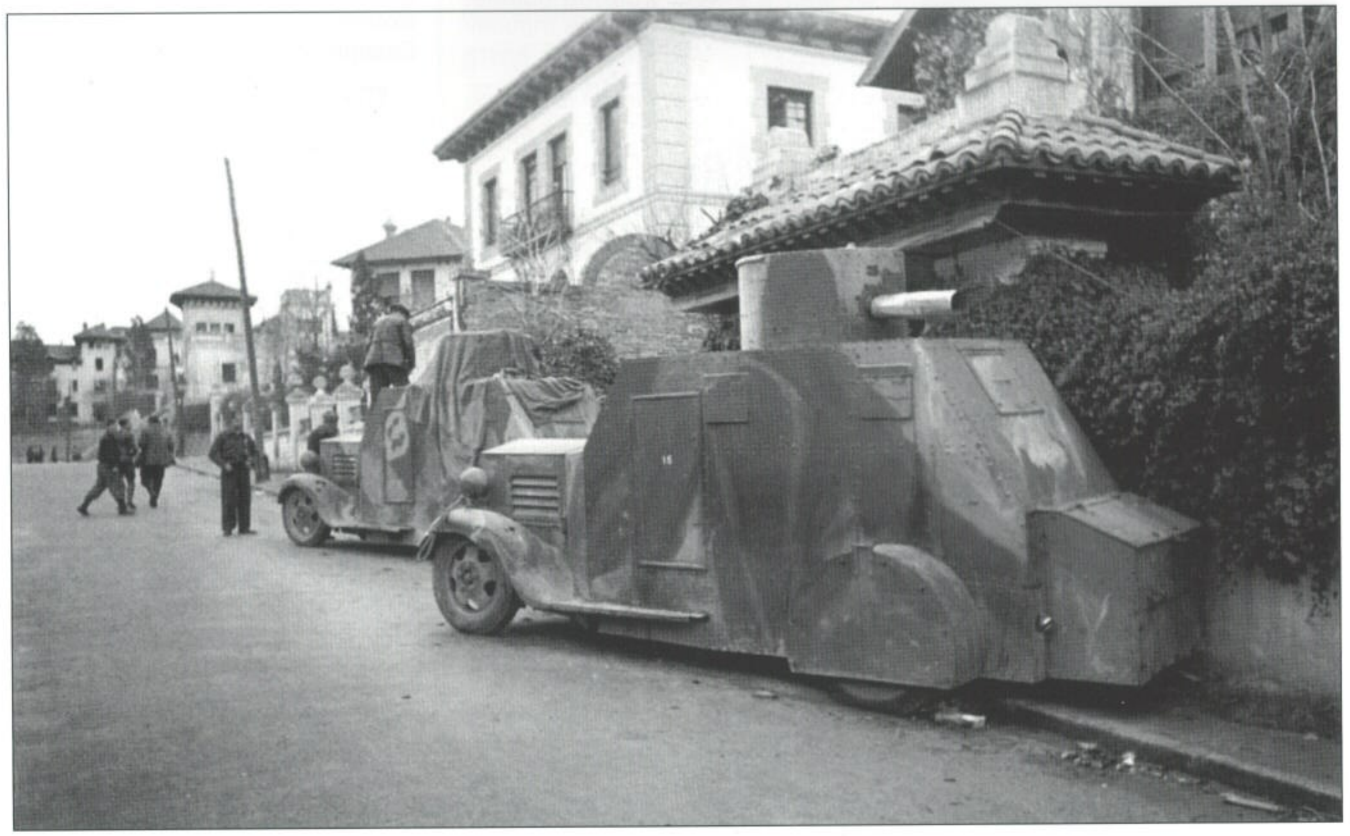
Un *Panzer I* nacional en una población próxima a Madrid recién ocupada, transportando una bicicleta sobre el vano motor. (Campesino.)

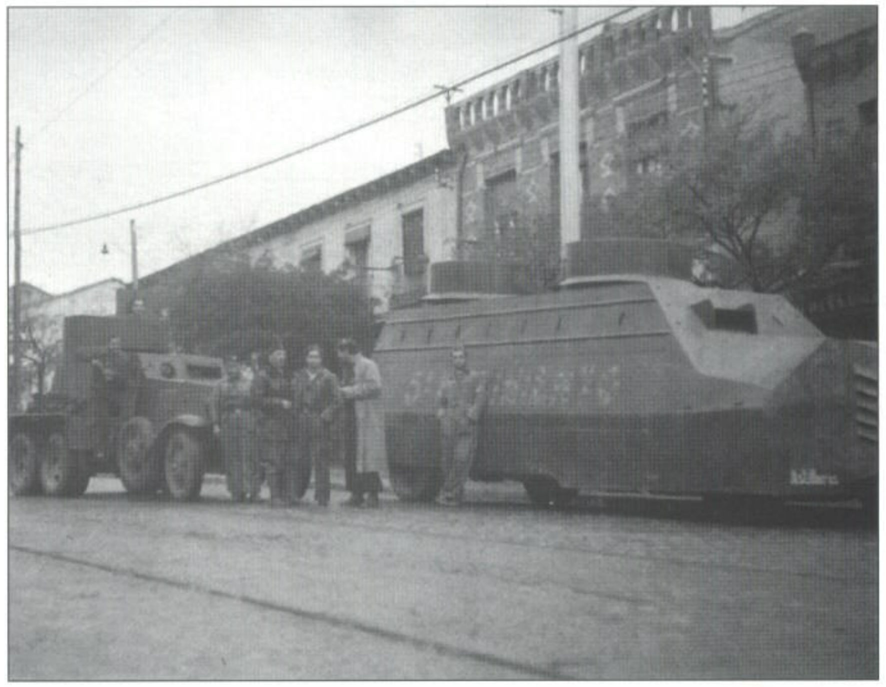
curado cuando se retiró momentáneamente para solucionar el encasquillamiento de sus ametralladoras. Al volver al frente, trató de auxiliar al carro del jefe de la compañía, capitán Vidal-Cuadras, que había quedado inmovilizado en el arroyo por las bombas de mano que le arrojaban los carabineros del teniente coronel Trucharte, el fuego de éstos impidió el remolque que trataba de darle el teniente Tamariz, hiriendo a su conductor, el cabo Mariano Boal Maté. Aquel intentaría de nuevo auxiliar al carro

Por su parte, los *Carri Veloci* de la Compañía «*Navalcarnero*», que acompañaban el ataque de la columna Asensio sobre el vértice Basurero quedaron atascados en el fango de un arroyo, que les cortaba el paso, bajo el fuego enemigo, resultando herido en una pierna al teniente Tamariz-Martel, jefe de la 2.ª Sección, que solo pudo ser

Dos blindados *Bilbao* fotografiados en la zona residencial de Villaverde (Madrid). A destacar, el blindaje artesanal para la ametralladora que presenta el vehículo en primer término de la foto superior y la curiosa ubicación de la rueda de repuesto en el de la inferior.







Un BA.6 y un blindado artesanal se aprestan a la defensa de Madrid. El blindado de circunstancias es uno de los primeros modelos alistados en los astilleros de la Unión Naval de Levante (UNL-2, 2.ª variante), enviado en ayuda de la capital de España, donde fue asignado al 5.º Regimiento, de acuerdo con el rótulo que exhibe.

Esta foto fue publicada en la prensa nacional de la época con un pie que aseguraba que era un "tanque" republicano capturado en la Casa de Campo. En realidad, se trata del chasis de un Chenillette Saint Chamond que los nacionales debieron encontrar, desmantelado, al ocupar las instalaciones de la Escuela Central de Tiro, en Carabanchel.

Los muy escasos Renault FT.17 del Regimiento de Carros n.º 1 supervivientes aún combatirían en la defensa de la madrileña Casa de Campo. Aunque el que muestra la foto está, obviamente, "posando para la cámara".

de su superior amparándose en la oscuridad de la noche[6], pero el nutrido fuego enemigo sólo le permitió aproximarse a una distancia en que, a voces, trató de obtener alguna información de sus tripulantes, sin encontrar respuesta, hasta retirarse con el convencimiento de que habían perecido. Efectivamente, así había sido; el capitán Vidal-Cuadras y su conductor, el requeté José M. Gordillo, estaban muertos, dándose la grave circunstancia de que el primero de ellos llevaba sobre si una copia de las Órdenes de ataque a Madrid que fueron cogidas de su cadáver por los carabineros republicanos. Comprendiendo éstos la importancia de los documentos, los hicieron llegar de inmediato al Mando de las Fuerzas de Defensa de Madrid, lo que permitiría al general Miaja distribuir sus tropas de acuerdo con el preciso conocimiento de las direcciones de ataque de sus adversarios. El teniente Gómez Pérez "Bakali", como oficial más antiguo, sucedió al capitán Vidal-Cuadras en el mando de la Compañía.

Los ocho autoametralladoras de la Compañía de Blindados nacional fueron asignados a las fuerzas que cubrían los flancos: "*dos* (...) *a la agrupación del ala izquierda, tres a la Columna número 7, en Brunete, y otros tres* (...) *a Valdemoro con la Columna de Caballería*"[7].

El día 8 prosiguió el ataque nacional en los mismos términos, aunque se dispuso que previamente efectuara la columna Bartoméu "*... una acción enérgica y rápida para castigar y alejar al enemigo...*" del flanco izquierdo y evitar de esta forma contraataques sobre el mismo, como el de la jornada anterior. Así lo hizo la citada unidad, acompañada por la 1.ª y 2.ª Compañías de *Panzer I*, operando al norte de Retamares. Seguidamente, y con un cierto retraso provocado por el desplazamiento de los carros a las nuevas bases de partida, fue atacada la Casa de Campo a las 13,30 horas por las columnas Bartoméu, Asensio y Delgado Serrano –de Norte a Sur–, acompañados por las dos compañías de *Panzer I*; repartidas las secciones de la 1.ª entre las dos primeras columnas citadas, mientras la 2.ª daba apoyo a la tercera de ellas. La 1.ª Sección de la Compañía de Antitanques, que había participado igualmente en el ataque hacia el Norte y ahora acompañaba a la columna Asensio, se adentró en la Casa de Campo (en la jornada se alcanzaría el vértice Garabitas[8] y la vía del ferrocarril del Norte) con excelente actuación de su 2.ª Pieza, que detuvo el ataque de un carro y un *Bilbao* republicanos, poniendo en fuga al primero de ellos y destruyendo al segundo.

Fotografía tomada *a posteriori*, en Laucién, del ya general de Brigada, del Cuerpo de Inválidos, don Daniel Gómez Pérez "Bakali", junto a un carro C.V.35, similar a aquel en que resultó herido el 12 de noviembre en el ataque al vértice Basurero, de Madrid.

La 2.ª Sección (Tamariz-Martel) de la Compañía *«Navalcarnero»* consumió la jornada combatiendo, dispersa, en las calles de Carabanchel Bajo en apoyo de las tropas de Barrón.[9]

El ataque nacional prosiguió el día 9, encontrándose con una defensa obstinada que redujo al mínimo sus ganancias territoriales. Las dos compañías de *Panzer I* y la 1.ª Sección de Antitanques combatían en el interior de la Casa de Campo en apoyo de las columnas Bartomeú y Delgado Serrano, sufriendo la 2.ª Compañía dos heridos[10] y la Sección de Antitanques un muerto y seis heridos[11].

No hay constancia de que los *Panzer I* participaran en los combates del día siguiente. Sí lo hicieron, en cambio, los antitanques, que continuaron actuando en la Casa de Campo, donde quedó emplazada al final de la jornada la 1.ª Sección, retirándose la 2.ª a Cuatro Vientos. La Compañía *«Navalcarnero»* –o Primera Compañía Fiat, como la denominan algunos documentos– actuó igualmente con su 2.ª Sección (Tamariz-Martel) apoyando a la columna Barrón en Carabanchel Bajo, cooperando al avance de la 1.ª Bandera de la Legión y de los tabores 1.º y 2.º de Regulares de Melilla en su progresión por la actual calle del General Ricardos en dirección al Puente de Toledo, mientras la 1.ª y 3.ª Secciones combatían junto a la columna Tella en los barrios de Zofio y Usera, en dirección al Puente de la Princesa.

El día 11, la 1.ª Compañía *Panzer I* y la 2.ª Sección de Antitanques operaban hacia el Puente de Segovia, conquistando los carros la cota 660, mientras la 1.ª Sección de Antitanques actuaba en el interior de la Casa de Campo. La Compañía *«Navalcarnero»* combatía con el mismo encuadramiento y en los mismos lugares que el día anterior.

El 12, la 1.ª Compañía apoyaba el ataque al barrio de Lucero de la columna del comandante Siro Alonso –una nueva unidad intercalada el día 10 entre las de Barrón, al Sur, y Delgado Serrano, al Norte, con eje de marcha en la carretera de Extremadura–, mientras la 2.ª operaba con la columna Barrón

---

[6] Llevando como conductor a un soldado de Intendencia que se ofreció voluntario para ello.

[7] J. Javier de Mazarrasa. Ob. Cit. Pág. 83.

[8] M. Martínez Bande. «**La Marcha sobre Madrid**». 2.ª Ed. Pág. 300. Otras fuerzas retrasan la ocupación de Garabitas al siguiente día 9. En cuanto al avance hasta la vía del ferrocarril, se efectuó para volar un tramo de la misma y evitar así la aproximación de un tren blindado que actuaba sobre ella (José Maristany González. «**La Pasarela de la Muerte de la Ciudad Universitaria**». Revista «**Ejército**». Abril, 1941. Pág. 77).

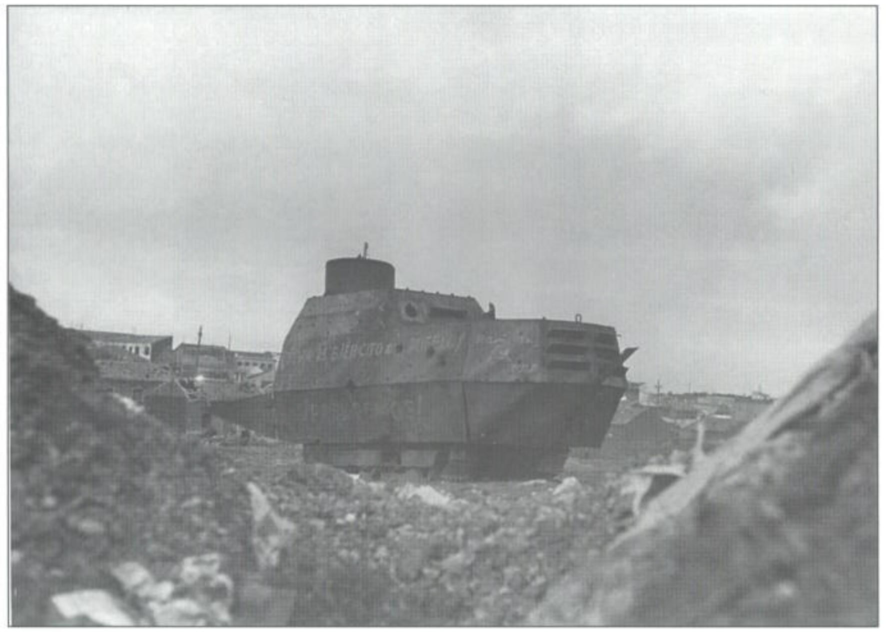
[9] Es en esta jornada –aunque con toda probabilidad con referencia a los hechos del día anterior– cuando la prensa republicana lanza al aire la hazaña de Antonio Coll, que con bombas de mano "detuvo" a cuatro carros nacionales, averiando seriamente a uno de ellos y matando a sus tripulantes, antes de ser aplastado por otro carro. "*En uno de los carros cogidos al enemigo*" –¿el inmovilizado por Coll?– fue hallada la Orden de Operaciones para el asalto a Madrid. Aún aceptando que Antonio Coll fuera quien inutilizó el carro de Vidal-Cuadras, causándole la muerte, su acción ha sido *a posteriori* tan distorsionada por la propaganda que resulta difícil saber lo que realmente ocurrió. Antonio Coll, al tiempo que iba aumentando el número de carros por él destruidos y los cuatro "detenidos" se convertían en "destrozados", era para unos un marinero, para otros un guardia nacional republicano (antes, guardia civil) o, para Joaquín Morlanes (Prólogo al libro «**Los que fuimos a Madrid**», pág. 15), un anarquista catalán llamado Narciso –no Antonio– de cuya imagen se apoderaron los comunistas, cambiándole el nombre, para su propaganda, algo que difícilmente puede ser cierto si, como asegura, su proeza tuvo lugar en Pozuelo "exactamente" el 6 de enero de 1937, en que "*la Centuria 10 de Figueras*... *destruyó e incendió*... *seis tanquetas que los italianos habían puesto en juego*"; es decir, *Carri Veloci* de los que, como veremos, ya no quedaba ninguno en los frentes del Centro.

[10] El teniente Antonio López de Haro y el soldado José María Martín.

[11] Muerto, el legionario Diego Crehuet Muñoz. Heridos, el teniente Cesáreo Valls Moreno, el sargento Luis Briones Sancho, los legionarios Antonio Lucena Guzmán y Antonio González Ramos y los soldados Pedro Antonio Molina Pedregal y Gabriel Lafitte.

Arriba y páginas anteriores: 20 de noviembre de 1936. C.V.35 de la *Compañía Navalcarnero*, cruzan Villaverde en dirección al frente. (Bundesarchiv 183-2008-1215-500 y 504.)

sobre el barrio de Matadero, sufriendo las bajas del cabo Jesús Domingo Martín y el soldado Ernesto Freg, muertos, y el brigada Antonio Tegel Abad y el cabo Isaías Pulido Manzano, heridos. La Compañía «*Navalcarnero*» fue enviada al flanco derecho en apoyo del ataque de la columna Tella al vértice Basurero, que la 2.ª Sección debía desbordar por la derecha, en tanto las otras dos lo hacían por la izquierda. El ataque de los Fiat-Ansaldo fue detenido por un fuego abrumador que destruyó el carro del teniente Gómez Pérez "Bakali", jefe de la 1.ª Sección y –accidental– de la Compañía, que perdería la vista a causa de las heridas recibidas[12], resultando igualmente heridos los tenientes Tamariz-Martel –jefe de la 2.ª– en una mano, y Antonio Mayor Jiménez –jefe de la 3.ª–, en el ojo derecho, así como el alférez cadete Calvo, el sargento Felipe Hernández, el cabo Rubio y el soldado José Castillo. El teniente Tamariz-Martel, a pesar de haber sido alcanzado en una mano y de su anterior herida en una pierna, continuó en su puesto, encargándose del mando de la Compañía, al ser el oficial de mayor graduación; de hecho, el único hasta la noche en que se incorporó el alférez Rubén Hernández, sin ninguna experiencia en el empleo de este tipo de medios.



"Tanque", improvisado sobre el chasis de un tractor oruga, en la línea de fuego del frente de Madrid. Su esquema constructivo es muy parecido –aunque difiere en múltiples detalles– al que nos muestra la foto inferior de la página 60.

En esas condiciones, actuaría la Compañía «*Navalcarnero*» en la jornada del 13, con tan sólo ocho carros, dirigida por el teniente Tamariz, pese a que la herida de la mano le impedía utilizar las armas de su C.V. Pese a no sufrir bajas, la Compañía estaba tan desmantelada que no volvería a operar hasta el día 16, hallándose así ausente del paso del Manzanares. Permaneció reorganizándose en Carabanchel, en el cuartel del Grupo de Artillería Antiaérea n.º 1, donde se hizo cargo de su mando el teniente de Intendencia Francisco Cid Gómez, en relevo de Tamariz, que hubo de hospitalizarse ante el mal aspecto que ofrecía su herida de la mano, dejando al mando de su 2.ª Sección al brigada Mariano García Pascual.

Un BA.6, agregado a la agrupación Krivoshein, resultaría destruido en el contraataque efectuado el 13 de noviembre contra el Cerro de los Ángeles.

Los FT.17 que participaron en los combates de la Casa de Campo y la Ciudad Universitaria eran forzosamente de los presentes en España antes de la guerra, toda vez que aún no habían llegado a la zona republicana los carros de este tipo adquiridos en Polonia.

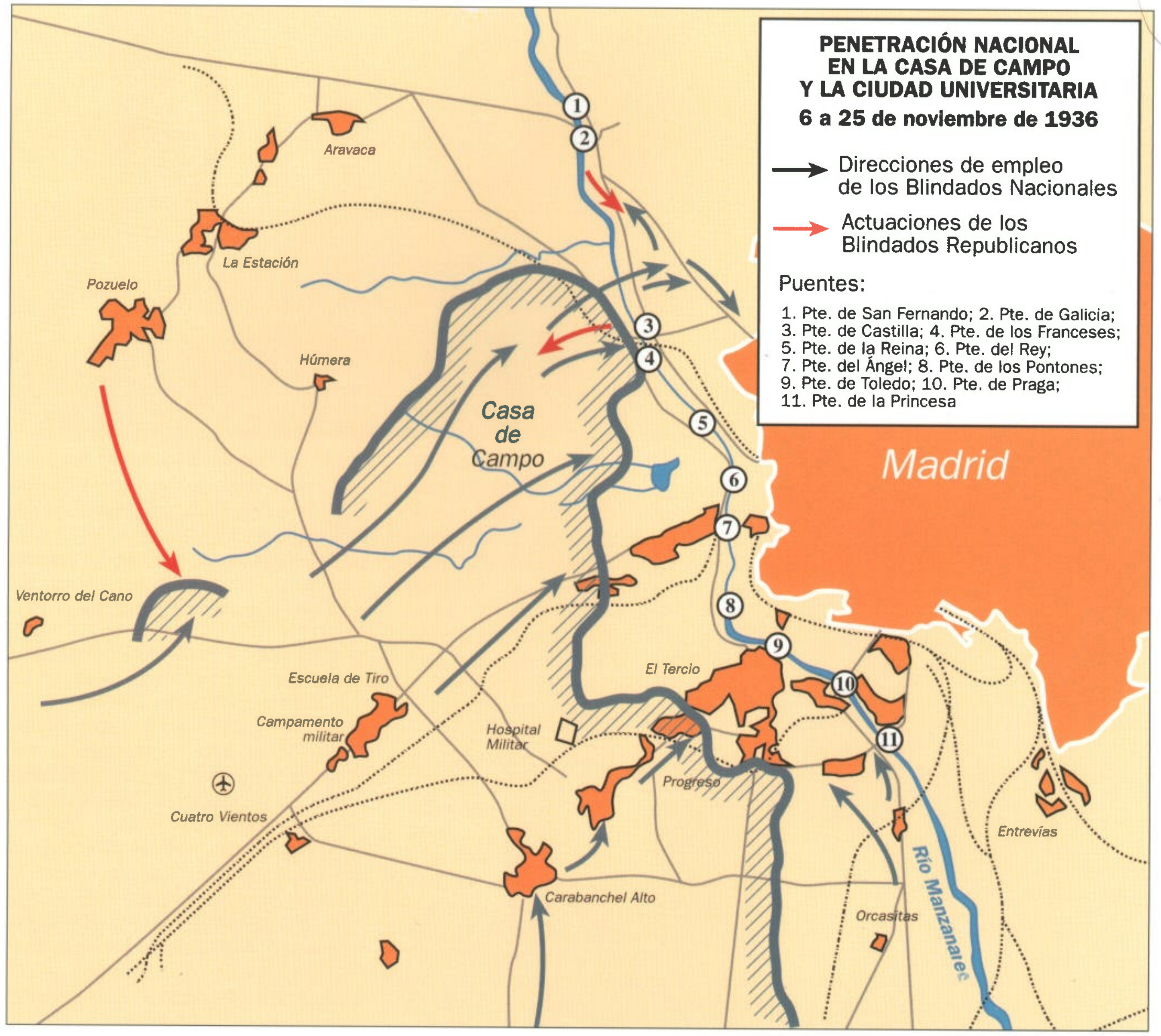
Además de la Compañía Fiat, operó el 13 la 2.ª Compañía de *Panzer I*, insistiendo sin demasiado éxito en su ataques al barrio de Matadero. Era éste el día en que el Mando republicano había previsto una contraofensiva general que debía estrangular la penetración nacional, a la que atacarían desde el Norte –repitiendo las embestidas sobre su flanco izquierdo que habían venido sucediéndose desde que se iniciara aquella– la columna Barceló, la 3.ª Brigada Mixta, la XI Brigada Internacional, la columna Palacios y la columna de Francisco Galán, acompañadas por los carros de Pavl Arman, unidades todas ellas del denominado 1.er Ejército (general Miaja), sucesor de las Fuerzas de Defensa de Madrid. Tal ataque se combinaría con otro desde el Sureste a cargo del 2.º Ejército (general Pozas) que lanzaría sobre el flanco derecho nacional las Brigadas Mixtas 2.ª, 5.ª, 6.ª y XII Internacional y las columnas, ya conocidas, de Burillo, Uribarry y Navarro, con el apoyo de los carros y blindados de Krivoshein, que volvían al frente de Madrid con un total de 21 carros T-26 y 18 blindados BA.6. Habían llegado en la noche del 11 al 12 a San Martín de la Vega, quedando en la base de partida San Martín-La Marañosa para apoyar principalmente el ataque de la XII Brigada Internacional en dirección al Cerro de los Ángeles. El tan esperado contraataque, en el que iban a participar "*cincuenta mil hombres*", según la alocución emitida por Miaja, con "... *tanques y una potente aviación*", como afirmaba Pozas en su Orden de Operaciones, apenas llegó a ser notado por los nacionales que, adelantándose al mismo, lograron desbaratarlo y avanzar sus posiciones hasta dar vista al Manzanares entre el Puente Nuevo y el Hipódromo. En el sector del 2.º Ejército, que atacaba unas posiciones nacionales meramente defensivas, el asalto al Cerro de los Ángeles fue un fracaso mayúsculo en el que la XII Brigada Internacional se desbandó apenas recibió el fuego de las tropas nacionales, quedando totalmente desorganizada, abandonando a los carros, de los que tres resultaron dañados, así como un BA.6 destruido.

El sábado, 14, fue una jornada de relativa calma en la que las tropas de Varela se preparaban para el paso del Manzanares, sopesando las dificultades de los carros para cruzar el cauce del río que, si bien tenía escasa profundidad, era de lecho arenoso y sus orillas presentaban unas pendientes muy acusadas, lo que aconsejaba dirigir el intento de los carros hacia los

La unidad de propaganda republicana "El Altavoz del Frente" disponía de un camión blindado que permitía a sus miembros aproximarse a cubierto a la línea de fuego.

---

[12] Por esta acción, al igual que por su actuación distinguida a lo largo de la campaña –con especial relieve en la toma de Talavera el 3 de septiembre– le fue concedida la Medalla Militar Individual.


PENETRACIÓN NACIONAL
EN LA CASA DE CAMPO
Y LA CIUDAD UNIVERSITARIA
6 a 25 de noviembre de 1936
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
Puentes:
1. Pte. de San Fernando; 2. Pte. de Galicia;
3. Pte. de Castilla; 4. Pte. de los Franceses;
5. Pte. de la Reina; 6. Pte. del Rey;
7. Pte. del Ángel; 8. Pte. de los Pontones;
9. Pte. de Toledo; 10. Pte. de Praga;
11. Pte. de la Princesa
Aravaca
La Estación
Pozuelo
Húmera
Casa de Campo
Madrid
Ventorro del Cano
Escuela de Tiro
Campamento militar
Cuatro Vientos
Hospital Militar
El Tercio
Progreso
Carabanchel Alto
Orcasitas
Entrevías
Río Manzanares
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

puentes Nuevo y de los Franceses. Las dudas sobre el éxito de la operación, explicarían la respuesta del teniente coronel Asensio, encargado de ejecutarla, a su superior, el coronel –habilitado– Yagüe, al despedirse en la noche de ese día 14: “*Mañana* –dijo– *pasaré el río, con carros o sin carros*”.

Los disponibles para la operación eran las dos Compañías que constituían el batallón de *Panzer I*, toda vez que los Fiat de la «*Navalcarnero*», maltrechos en su personal y material, se hallaban reorganizándose, como se ha dicho. La maniobra de Varela se adelantaba una vez más al contraataque republicano proyectado para ese mismo día: la preparación artillera y aérea nacional comenzó con las primeras luces y, poco después de las 10,00 horas, se lanzaba la infantería, precedida por los carros, contra el Puente de Castilla o Puente Nuevo.

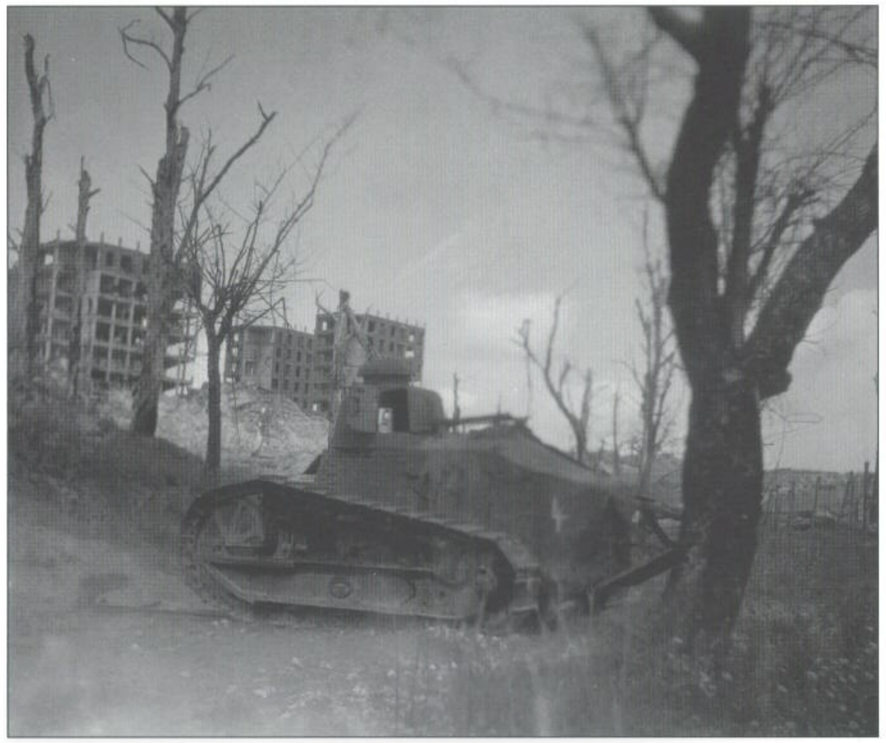
El general Miaja dispuso el envío a la zona de unidades de refuerzo, entre las que figuraban los carros rusos, que se encontraban en la carretera del Pardo, pero éstos únicamente llegarían al anochecer y ni siquiera al lugar del combate, permaneciendo en las inmediaciones del Puente de San Fernando, al norte de la penetración nacional. Las fuerzas del comandante Arellano, que defendían los puentes asaltados, mantuvieron una resistencia encarnizada, causando sensibles bajas a los atacantes, hasta poco antes del mediodía, en que éstos acometieron el cruce del Puente de Castilla, ordenándose dar fuego a las cargas previamente preparadas para su voladura cuando dos carros nacionales ya habían iniciado el paso del mismo[13].

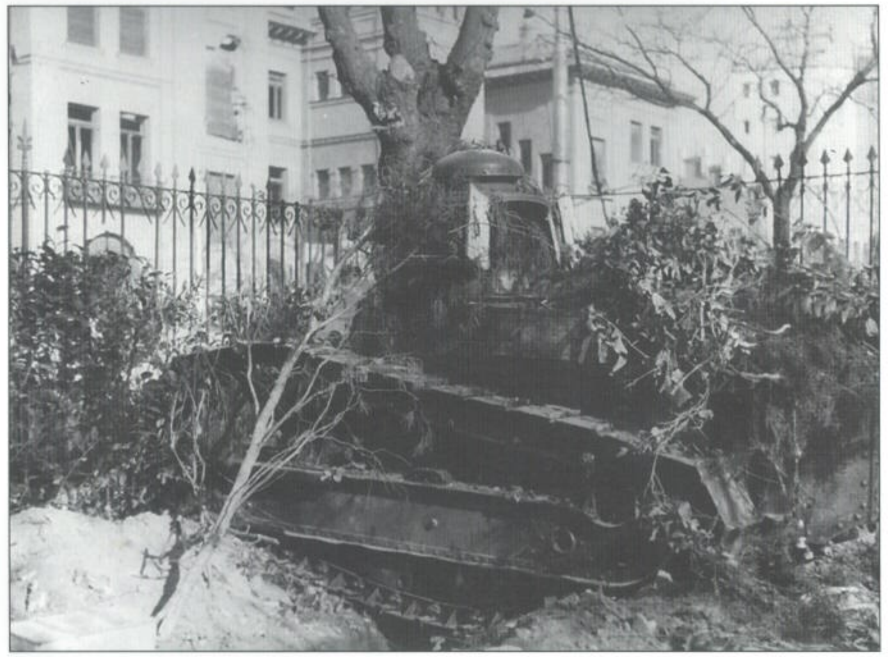
Ordenó entonces a los carros el teniente coronel Asensio que abor-

Página siguiente: Imagen tomada el 20 de noviembre de 1936 a una unidad de Regulares, que prosigue su avance ante los restos de un T.26 soviético inutilizado. (Bundesarchiv 183-R99365.)

---

[13] Testimonio de Francisco Hidalgo Madero («**Historia y Vida**», n.º 35. Pág. 6). Tanto los documentos como los testimonios republicanos aseguran que el puente objeto de disputa y finalmente, volado fue el de los Franceses. No fue así; el Puente de los Franceses era el que soportaba la vía del ferrocarril del Norte, poco apropiado por tanto para el paso de los carros. El atacado y destruido fue el Puente Nuevo o de Castilla; puente de carretera paralelo y muy próximo al anterior. Martínez Bande, en la primera edición de su libro «**La Marcha sobre Madrid**», publica un croquis de época de la zona levantado por las fuerzas del comandante Romero (jefe del sector desde la muerte de Arellano, el día 17) que aclara perfectamente cuál fue el puente volado.





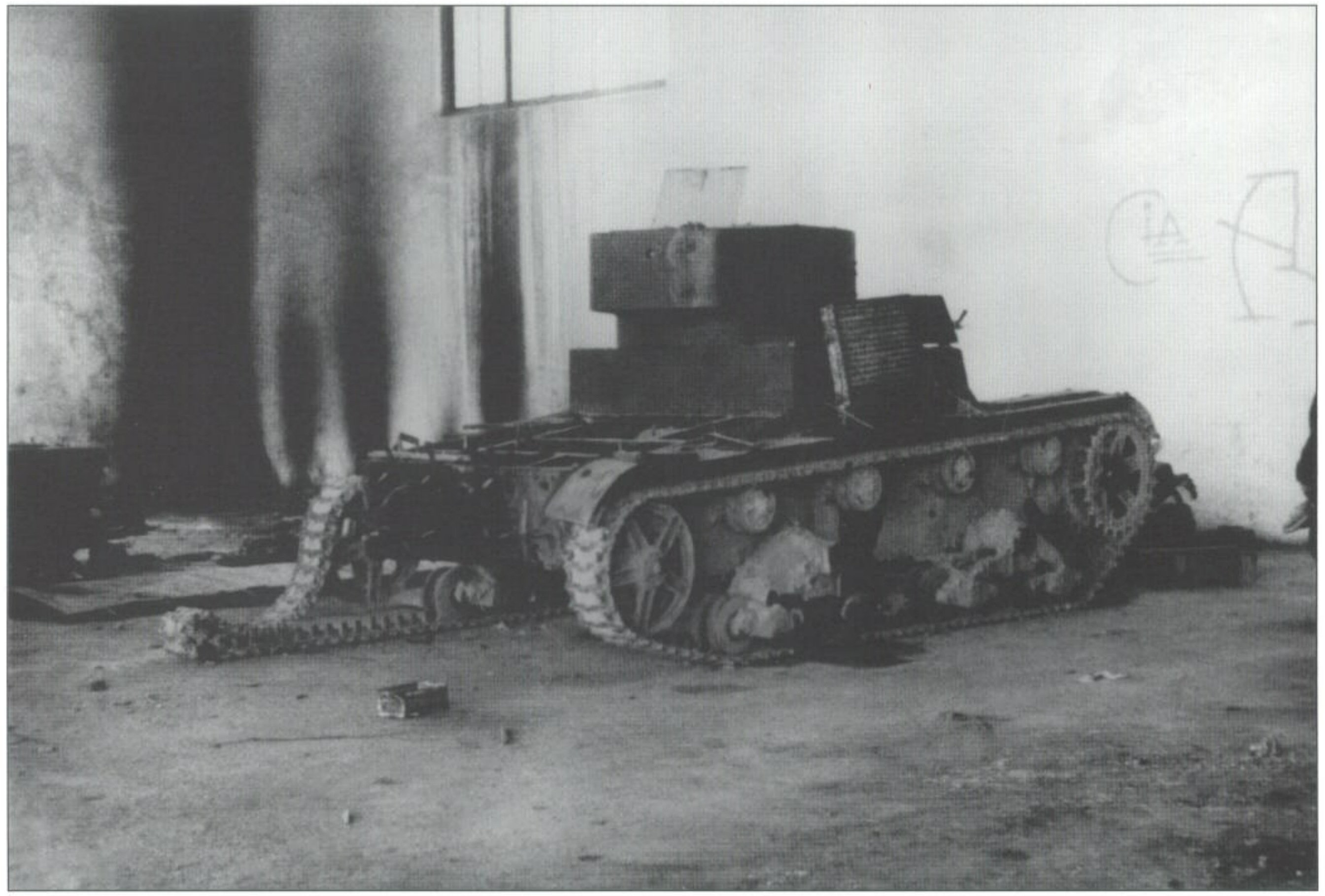
Los combates en la Ciudad Universitaria y las proximidades de la Moncloa provocaron la total desaparición de los escasos Renault FT.17 que quedaban del Regimiento de Carros N.º 1. (4566[01]-2.ª IHCA y vía Francisco Marín.)

daran el cauce del Manzanares avanzando desde los boquetes abiertos en la tapia de la Casa de Campo, lo que efectuaron hacia las 16:00 horas, quedando buena parte de ellos atascados en el lecho del río, como se temía. En cualquier caso, el paso estaba dado y las tropas de infantería dispuestas para acompañarles –2.º y 3.º Tabores de Regulares de Alhucemas, de la columna Delgado Serrano– avanzaron en incontenible asalto alcanzando la Ciudad Universitaria, donde ocuparon el Estadio y la Escuela de Arquitectura. Generalmente se admite que los carros nacionales sufrieron muchas bajas –tanto del personal, como del material– en esta acción; sin embargo, el Historial de la unidad sólo recoge un muerto y dos heridos en la 1ª Compañía[14] y un carro inutilizado en la 2ª.

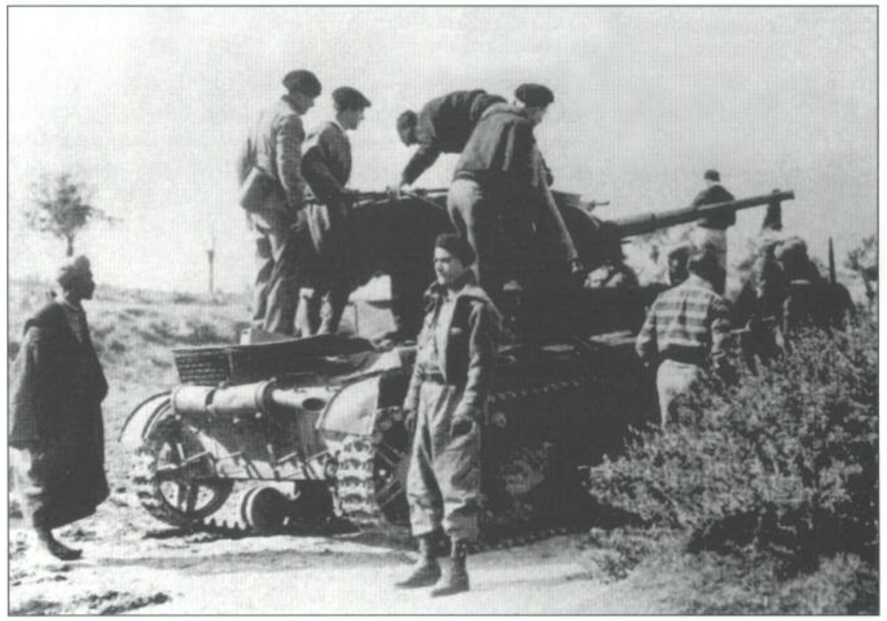
Dicho Historial no registra actividad alguna de los carros el día 16, en que las columnas nacionales ocupaban la Casa de Velázquez y la Escuela de Ingenieros Agrónomos, aunque sí lo hace el 17 la 2.ª Compañía participaba en el ataque a la Residencia de Estudiantes, la Fundación del Amo y el Instituto de Higiene, que ocuparía la columna Delgado Serrano, y la 1.ª lo hacía sobre el Asilo de Santa Cristina y el Hospital Clínico, que cayeron en poder de la columna Asensio[15].

Igualmente el día 17 se trasladaba la Compañía de Antitanques a la Ciudad Universitaria, donde permaneció hasta el 19, sufriendo durante su estancia la baja del sargento Juan Palacios Jiménez, herido, y apuntándose la inutilización de un tren blindado procedente de la Estación del Norte[16]. La Compañía *«Navalcarnero»* pasó con la columna Barrón a La Universitaria, donde operaría –al parecer, con escaso empeño, debido a su precaria situación– los día 16 y 17, retirándose a su base al finalizar dicho último día para recorrer los carros y proseguir encuadrando los hombres recibidos para reponer bajas. El 18 se reincorporaban el teniente Tamariz-Martel y los cabos Mariano Boal –herido el día 7– y Cuadrado del Río y, al siguiente, tomaba el mando de la misma el capitán Vicente Gómez Salcedo, del Regimiento de Carros n.º 2, de Zaragoza.

La lucha prosiguió incesante los días 19 y 20, desplazándose el esfuerzo nacional hacia el flanco izquierdo de la penetración en "La Universitaria", donde se había confiado a la columna Asensio ensanchar la cuña, tomando el Palacete de la Moncloa. Contaba para ello con la totalidad de los carros nacionales –las dos compañías de *Panzer* I y los ocho Fiat-Ansaldo que le quedaban a la *«Navalcarnero»*, al mando todos ellos del comandante Pujales, jefe del Batallón de Carros de Combate– pese a lo cual costaría dos días de duro forcejeo el alcanzar el objetivo; dos días en que la 1.ª Compañía tuvo cinco heridos[17].Gustavo Durán asegura[18] que los carros nacionales pudieron avanzar el 19 porque se averiaron dos de los antitanques republicanos, pese a lo cual los diez disparos que pudo hacer uno de ellos, antes de quedar inutilizado, causaron "*una gran confusión en los tanques enemigos*"; tanques de los que dice Durán que seis atacaban a las 12:00 horas del 20 el Palacete: "*Hemos enviado nuestros tanques* –anota en su Diario–, *que hicieron retroceder a los enemigos*".



Los T.26 tomados a los republicanos durante el avance hacia Madrid fueron concentrados en los hangares del aeródromo de Cuatro Vientos, donde se improvisó un taller para intentar su recuperación. Posteriormente, pasarían al taller que el *Panzer Gruppe «Drohne»* estableció en Cubas de la Sagra. (Biblioteca Nacional.)



Carro T.26 capturado en los alrededores de Madrid expuesto a la curiosidad de los soldados nacionales para quienes era entonces un elemento bélico muy novedoso.

La jornada del 21 la dedicaron las dos compañías *Panzer* y una sección de Fiat-Ansaldo –que volvía a mandar el teniente mayor Jiménez, recién reincorporado del hospital– en municionar a las tropas que combatían en "La Universitaria"; único modo de hacerlo –al amparo de sus blindajes– bajo el nutrido y próximo fuego enemigo. La 2.ª Compañía, en la que resultaron inutilizados dos carros, citaba como distinguido al cabo Pulido que colaboró con los legionarios en la destrucción de dos carros enemigos.

El 22 se dirigía la acción nacional a consolidar el flanco derecho, atacando la columna Barrón en dirección al Parque del Oeste, donde ocuparía el monumento a los héroes de Cuba, con el apoyo de los *Panzer I* de la 1.ª Compañía y

---

[14] El teniente Eladio Valdovín López, muerto, y el cabo Bernardo Escoz Catalán y el guardia civil Gregorio Jiménez Duque, heridos.

[15] Resultó herido Antonio Hurtado Aguilar, de la 1.ª Compañía; única baja del Batallón en la jornada.

[16] "*El tren blindado que estaba a la altura de Húmera se ha perdido*", afirma Gutavo Durán en su Diario de Campaña («**Una enseñanza de la guerra Española**», pág. 70).

[17] El brigada Francisco Álvarez Porto, el cabo Francisco Senante Vega y los soldados Juan Cuevas Gual, Manuel Espenoro Suárez y Máximo Martín Díaz.

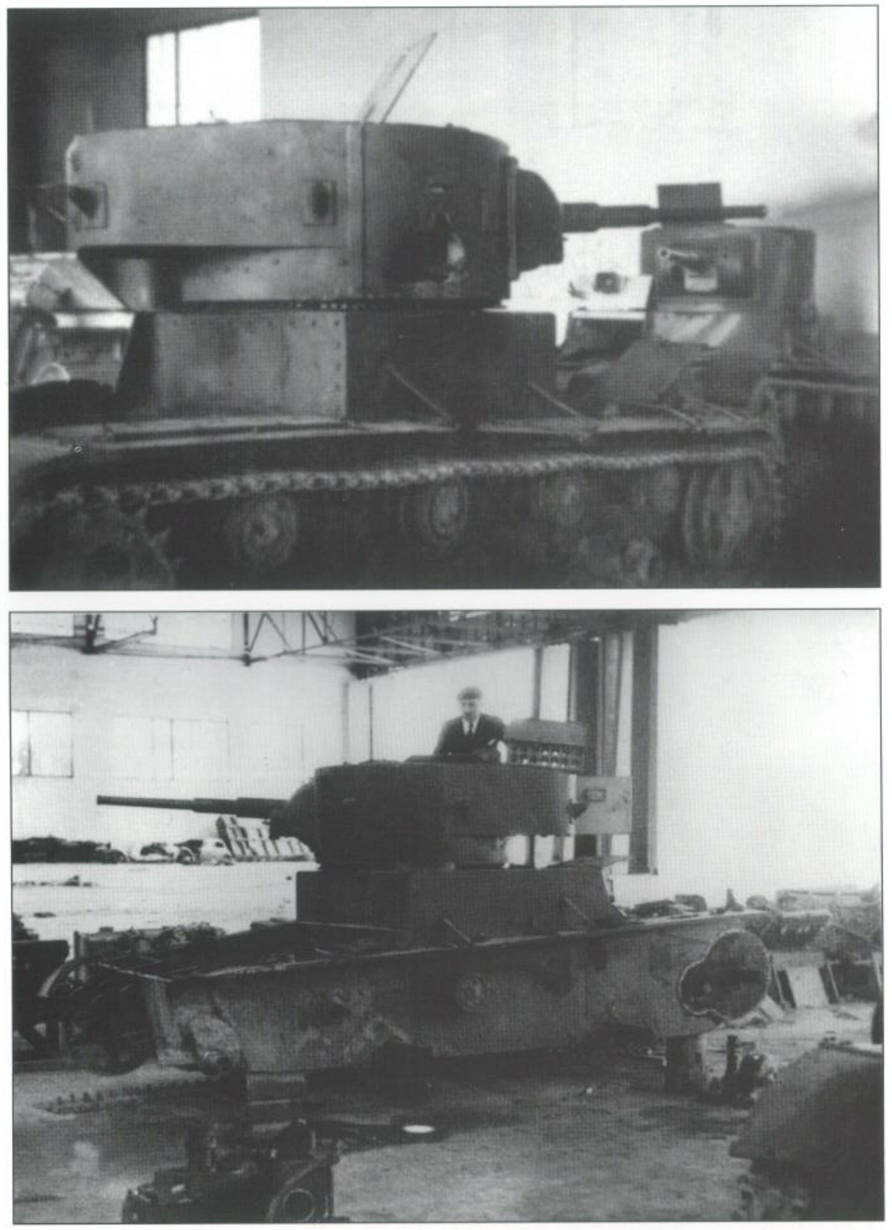
[18] Gustavo Durán. Ob. Cit., págs.72-73.

Las imágenes muestran el mismo carro de la fotografía anterior –así como alguno de los personajes que aparecen en aquella– objeto ahora del interés de los miembros de una unidad de Regulares.

dos secciones de la «*Navalcarnero*» a las órdenes, respectivamente, del teniente mayor Jiménez y del alférez cadete Díaz-Cuñado, que caería herido. Además del citado alférez, resultaron heridos en las dos secciones de C.V. el teniente Francisco Cid Gómez, el artillero segundo Martín del Pozo "El Francés" y el soldado Fernández, y muerto el cabo Mariano Boal Maté. También intervino la Compañía de Antitanques que consiguió destrozar un carro enemigo, incendiar otro y poner en fuga a un tercero.

Al día siguiente continuaron combatiendo en el ala derecha, en apoyo de la columna Asensio, la 1.ª Compañía del Batallón de Carros y las dos secciones Fiat, sufriendo estas últimas dos bajas: el soldado Hernández Sierra, muerto, y el también soldado Cristóbal Valle Salto, herido. Sin embargo, el acontecimiento de mayor trascendencia en ese día fue la decisión tomada por el Mando nacional de desistir en el asalto a Madrid.

Aún tendría lugar, no obstante, un nuevo combate de los carros el día 25 en el que de nuevo empeñarían la totalidad de sus efectivos. Se trataba de un último esfuerzo a cargo de la columna Barrón para ocupar la Cárcel Modelo, el Cuartel del Infante don Juan y, a través de la Plaza de la Moncloa, adentrarse en las calles de la capital. El ataque partió de la Fundación del Amo y el Instituto de Higiene, llevando en vanguardia las dos compañías del Batallón de Carros, que debían tomar una barricada republicana próxima a la carretera de La Coruña; les seguían los C.V. que, una vez superada la citada barricada, debían oblicuar a la derecha para atacar por la espalda las trincheras enemigas del Parque del Oeste. El ataque de los *Panzer I* fue frustrado por una pieza anticarro, próxima a la barricada, al alcanzar a dos de ellos que, pese a todo lograron reintegrarse a sus filas. La 1.ª Compañía tuvo dos heridos –el brigada Secundino Calvo Castro y el soldado Ignacio Alfaro Grumiel– y la 2.ª otros dos –los soldados Fernando Ferrero y Mariano Ruiz–, dando parte esta última de la inutilización de uno de sus carros. El Fiat-Ansaldo del teniente Tamariz, de la Compañía «*Navalcarnero*», sufrió una avería mecánica de motor que, si bien le consintió retirarse hasta alcanzar el Instituto de Higiene, le obligaría a cambiarse de carro, pasando al del brigada García Pascual para tomar parte en un segundo intento que se repitió por las mismas unidades y con las mismas características del anterior[19]. De nuevo el antitanque detuvo *in extremis* el ataque de los *Panzer* contra la barricada, al tiempo que alcanzaba en una oruga al Fiat Ansaldo del alférez cadete Calvo cuando éste llegaba a la esquina de la calle Moret con la Plaza de la Moncloa, quedando allí inmovilizado[20]. El alférez y su conductor serían muertos cuando intentaron salir del carro. Este fue remolcado durante la noche hacia el interior de Madrid por un T-26 republicano[21]. También resultó herido en la acción el brigada García Pascual, que hacía de conductor del carro de Tamariz. El ataque frontal a Madrid podía darse por definitivamente concluido.



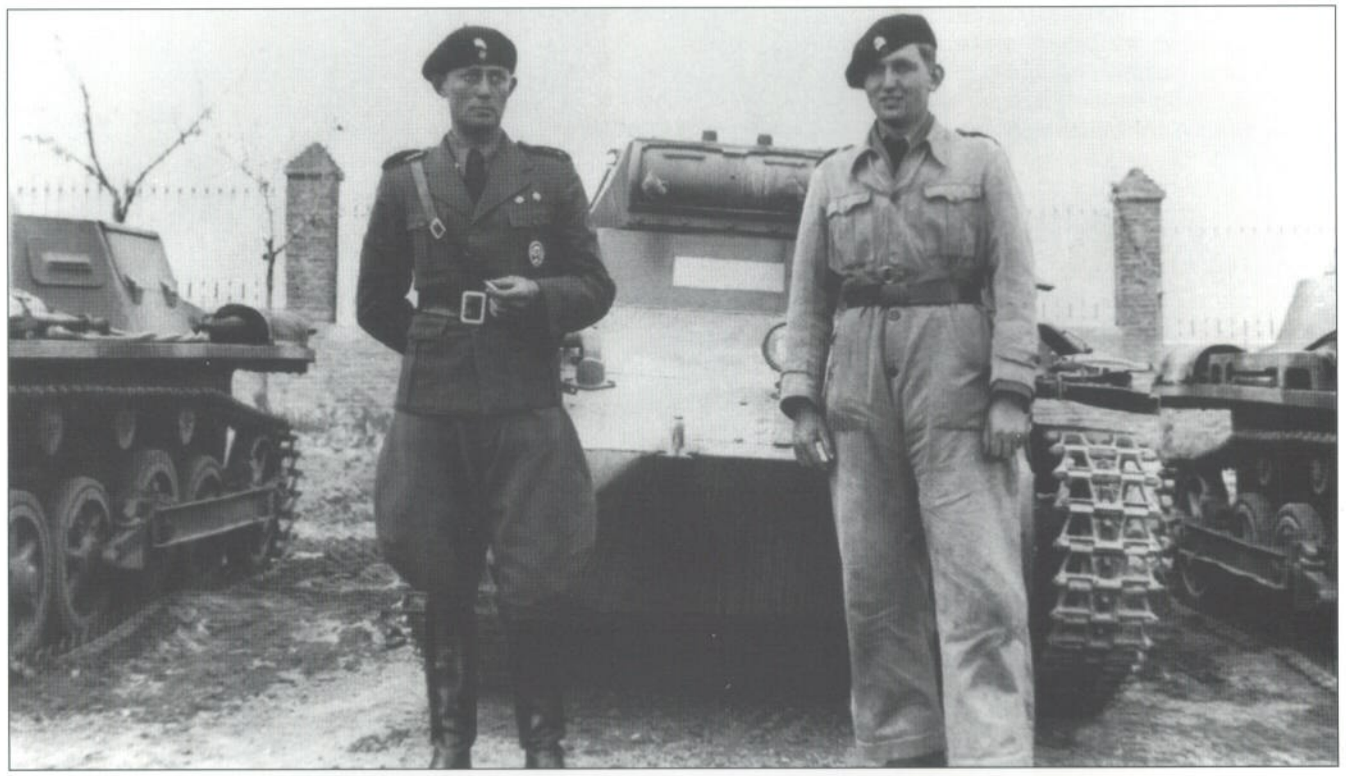
Dos fotos más de los T.26 tomados al enemigo por los nacionales, reunidos en el improvisado taller de Cuatro Vientos. Obsérvese el impacto artillero en la base de la torre que presenta el carro en primer término de la imagen superior… ¿Se tratará del capturado en Esquivias? (Campesino y Biblioteca Nacional.)

---

[19] Entretanto, y para aliviar la presión nacional sobre la Moncloa, los republicanos atacaban en el sector Enciso (N. de la Casa de Campo) con el apoyo de los carros y un tren blindado (G. Durán. Ob. Cit., pág. 77.)

[20] Sería éste el punto más avanzado hacia el interior de la capital de España que alcanzó la ofensiva nacional de noviembre del 36.

[21] Testimonio del carrista Fernando Lista Herranz, cuyo carro fue precisamente el que dio remolque al C.V. inmovilizado. El citado Fernando Lista se quedó como trofeo personal con la pistola que llevaba el oficial nacional: una Ruby, calibre 45.



Los combates del Ala Norte

La interrupción del asalto directo a Madrid no suponía la renuncia a tomar la capital a cuya caída en manos nacionales parecía ligarse el final de la guerra. El Mando nacional reconocía que no tenía fuerzas suficientes para perforar la tenaz defensa republicana en los barrios y calles madrileñas, pero suponía, con innegable buen criterio, que si lograba llevar la lucha de nuevo a campo abierto volvería a gozar de la hegemonía que le otorgaba la muy superior capacidad maniobrera de sus tropas. En consecuencia, si no podía tomarse frontalmente la capital de España, era fácil que sí pudiera cercársela, combatiendo en terreno despejado hasta rodearla. La mayor dificultad para realizar tal proyecto estribaba en la escasez de fuerzas que aquejaba al bando nacional; la reserva que había supuesto el Ejército de Marruecos estaba prácticamente agotada y las guarniciones peninsulares se hallaban embebidas por completo en sus respectivos frentes, que algunas sostenían en forma bien precaria. Ello impedía que se pudiera rodear Madrid simultáneamente por el norte y el sur, debiendo conformarse con efectuar envolvimientos alternativos por una u otra ala. Por otra parte, los nacionales no querían abandonar, por motivos de índole moral, la "cuña" que habían logrado en la Ciudad Universitaria, pero tampoco la podían dejar en la situación tácticamente absurda en que se encontraba. El avance de las columnas del Sur que, en septiembre se efectuaba sobre un frente que iba desde Toledo hasta Pelahustán (60 km. en línea recta), se había ido estrechando para concentrar el esfuerzo, de suerte que en octubre abarcaba sólo desde Pinto a Brunete (30 km.), a principios de noviembre desde Zofio a Retamares (8,750 km.) y, a partir del día 15, desde el Parque del Oeste al Palacete de la Moncloa (1,300 km.), por no hablar del saliente en punta que constituía el Hospital Clínico. Era necesario remediar urgentemente esta situación, que suponía para el enemigo una permanente invitación a estrangular la penetración nacional, ampliando su base de partida. Decidiose entonces ensancharla hacia el Norte, insinuando así el brazo que debería envolver Madrid desde esa dirección.

Dos miembros del *Panzer Gruppe «Drohne»* se fotografían ante los *Panzer I Ausf A*, preparados para entrar en acción. (Campesino.)

La operación correría a cargo de tres columnas –Gavilán, Siro Alonso y Bartoméu, de oeste a este– que deberían adelantar el flanco derecho nacional hasta la línea Colonia de la Paz-Pozuelo de Alarcón-Aravaca-Cerro del Aguila. El Batallón de Carros al completo –las dos Compañías de *Panzer* I y la de Antitanques– cooperarían con la columna Siro Alonso, mientras la columna Bartomeu, que partía desde la Casa de Campo, contaría con el apoyo de las dos secciones Fiat-Ansaldo que le quedaban a la Compañía *«Navalcarnero»*. La acción se desencadenó el 29 de noviembre, logrando las fuerzas nacionales avanzar al amparo de la sorpresa. La Compañía de Antitanques rebasó las guerrillas de Siro Alonso, alcanzando el cementerio de Pozuelo, donde emplazó sus piezas que fueron inmediatamente rodeadas por el enemigo, pese a lo cual consiguió mantener la posición hasta la llegada de las fuerzas de infantería propias que ocupaban, además, las primeras casas de la Colonia de la Paz. La 2.ª Compañía tuvo dos carros inutilizados, pereciendo en ellos el soldado Francisco Roldán y Roldan. Los Fiat-Ansaldo de la *«Navalcarnero»* apoyaron el ataque de la 5.ª Bandera de Legión (columna Bartomeu) contra el Sanatorio de Bellas Vistas, que ocuparon, como igualmente a continuación el segundo objetivo previsto: el Molino de Viento. Las fuerzas de la defensa –III Brigada Mixta (José María Galán)– reaccionaron frenando el avance nacional con el apoyo del grupo de carros de Krivoshein, que acudió al encuentro con diez y ocho T-26, a las órdenes del capitán español Carlos Faurie Barrera, y otros tantos BA.6 y FA.1, que mandaba el capitán soviético G. Sklezniov.

Los autoametralladoras-cañón BA.6 tuvieron un especial protagonismo en las batallas del Ala Norte del frente de Madrid; utilizados frecuentemente como antitanques autopropulsados, con su eficaz cañón apuntando hacia atrás y el vehículo orientado en posición de retirada. (Vía autor y Francisco Marín.)

El 30 de noviembre prosiguieron los intentos nacionales ya sin mucha esperanza de éxito, dadas las fuerzas acumuladas por el enemigo en su contra. La 1.ª Compañía de *Panzer* I trataría de abrirse paso hacia Húmera sin conseguirlo. Fueron frenados igualmente los *Carri Veloci* de la *«Navalcarnero»* que apoyaban a las fuerzas de Bartoméu, descollando la actuación de un solitario carro lanzallamas cuyos tripulantes –los soldados Antonio Zafra Valverde (conductor) y Juan Vizcasillas (ametrallador)[1]– fueron ascendidos a cabos sobre el terreno y propuestos para la Medalla Militar Individual. La Compañía de Antitanques destruyó un carro republicano.

El forcejeo continuó el 1 de diciembre con las mismas características, insistiendo la 1.ª Compañía del Batallón de Carros en su empeño sobre Húmera, sin obtener éxito alguno, mientras la 2.ª fracasaba igualmente ante Pozuelo, resultando averiados por el fuego enemigo dos *Panzer* I de esta última, de los que sólo pudo retirarse uno, quedando el otro abandonado entre líneas[2]. Quedaría igualmente inutilizada la pieza de 37 mm. que la Compañía de Antitanques mantenía en el cementerio de Pozuelo, siendo herido su sirviente, el cabo Mariano González Renedo. Considerándose de especial interés la

Dos BA.6 republicanos fueron destruidos en el ataque efectuado por los nacionales el 1 de diciembre contra Cerro Perdigones.

---

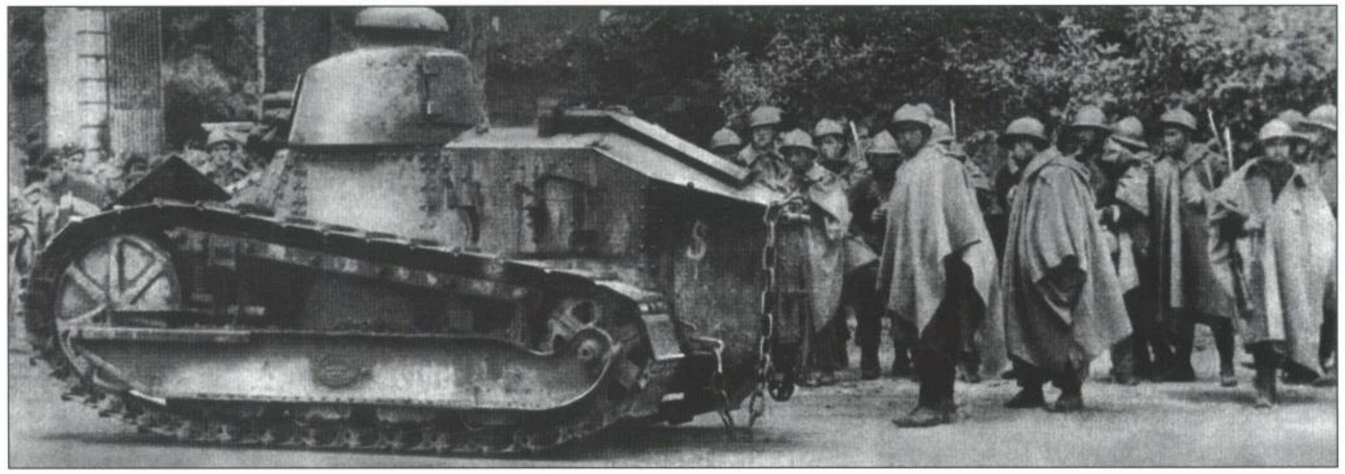
[1] Fallecería en combate el 16 de agosto de 1937 en Santander (Ver «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil Española. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**», pág. 124). Por su comportamiento en la campaña le fue concedida la Medalla Militar Individual, recompensa ésta que, sin embargo, no se le otorgaría a Antonio Zafra.

[2] Según Javier de Mazarrasa («**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**», pág. 94) lo fueron por los BA.6 de Sklezniov utilizados "… *como cañones contracarros móviles desenfilados tras las elevaciones del terreno*".

Llegada a Madrid de los Renault FT.17 enviados desde Polonia en el *«Rambon»*, que aquí aparecen fotografiados en las cocheras de los tranvías madrileños.

presencia de un antitanque en dicha posición, la pieza dañada fue reemplazada por otra que, al día siguiente en que la batalla se extinguía, resultaría asimismo inutilizada, sufriendo heridas el soldado Gregorio Silva Macás. Igualmente, resultaría herido el cabo Rafael Caballero Álvarez, de la 1.ª Compañía de Carros, que operó en la jornada en dirección al Cerro Perdigones, operación en la que fueron destruidos dos BA.6 republicanos de la compañía Sklezniov[3].

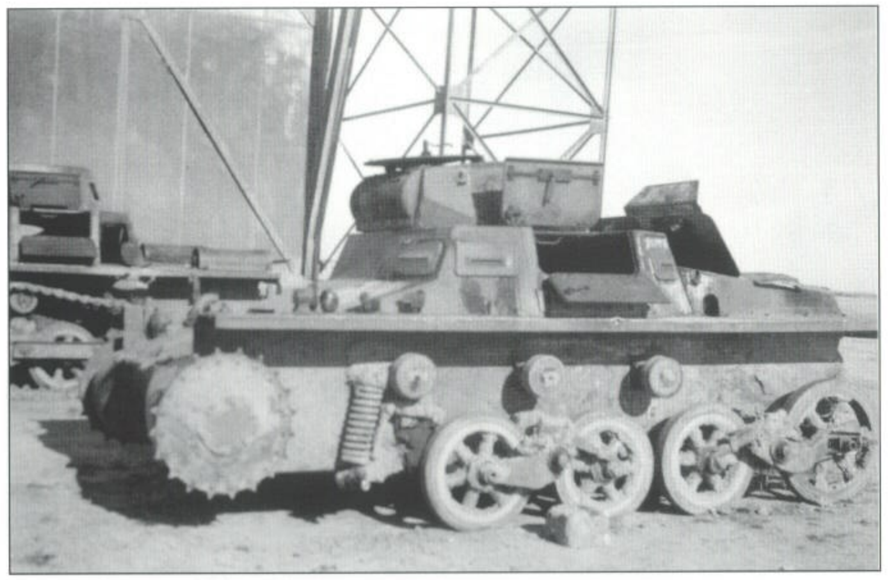
El intento nacional había sido detenido, pero no se renunciaba al mismo; por el contrario, se reconocía la necesidad de ampliar la maniobra y reorganizar las fuerzas para una nueva etapa de la guerra, que ahora se iniciaba, en la que habría de actuarse con una más cuidada ponderación. Las Columnas del Sur, con los agregados y refuerzos que habían ido sumándoseles a lo largo de su progresión hasta la capital de España, se estructuraban en una División: la Reforzada de Madrid y Cuenca del Tajo, integrada en el denominado I Cuerpo de Ejército o Cuerpo de Ejército de Madrid que englobaba, además, las Divisiones de *Soria* y *Ávila* y la Brigada Independiente, de *Cáceres*.



Un FT.17 armado con cañón de 37 mm. (hasta ahora, los presentes en los frentes del Centro disponían sólo de ametralladoras) se dispone a cooperar al contraataque de una brigada internacional.

Entre las fuerzas a disposición de la División Reforzada se contaría con una nueva compañía de carros, organizada el 1 de diciembre en Cubas de la Sagra, a las órdenes del capitán Gonzalo Díaz de la Lastra Peralta, a base de una partida de carros alemanes llegada el 25 de noviembre a Sevilla a bordo del *«Urania»*. Componían la misma veinte *Panzer I Ausf B*[4] y un *Panzerbefehlswagen* I de mando, igualmente *Ausf B*, siendo estos veinte carros del modelo B los únicos de tal tipo suministrados por Alemania al Ejército nacional a lo largo de la guerra. Con los carros venían 37 especialistas alemanes, procedentes del *Panzer-Regiment* 4, que, junto con los ya presentes en España, se trasladaron a la citada localidad de Cubas de la Sagra, donde se establecería el mando del *Gruppe Drohne*, así como la Unidad de Instrucción y la de Taller.

Curiosamente –y coincidiendo una vez más– ese mismo 25 de noviembre llegaban sendas partidas de carros de combate para el bando Republicano. El vapor *«Rambon»* descargaba en Alicante dieciseis carros –una compañía– Renault FT-17, algunos de ellos armados con cañón de 37 mm., procedentes de Polonia; carros éstos que inmediatamente fueron enviados al frente de Madrid.

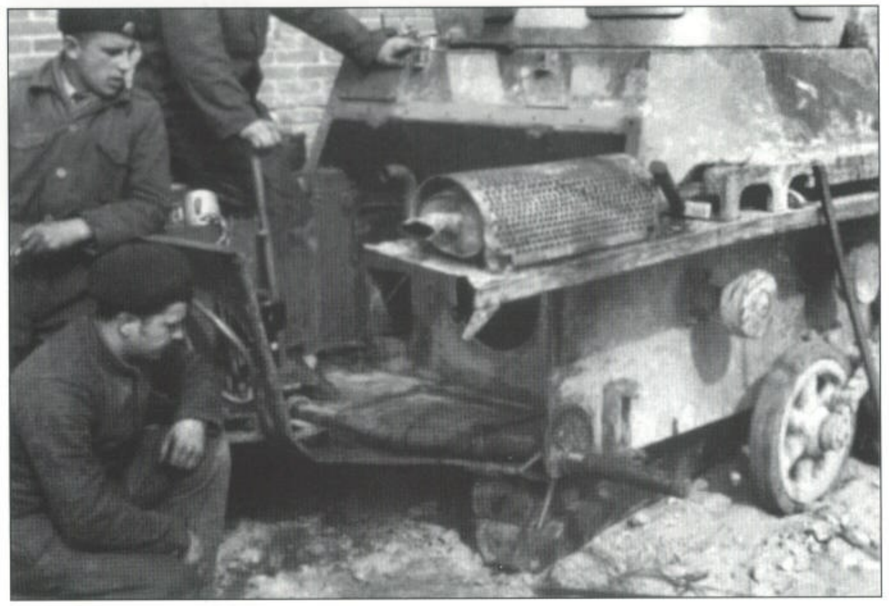


El Batallón de Carros, nacional, tuvo varios *Panzer* I seriamente averiados en los combates del Ala Norte del frente de Madrid... (Vía J.M. Mata)

Mucha mayor importancia tuvo la llegada a Cartagena en el buque español *«Cabo Palos»*[5], en idéntica fecha, de la primera expedición de carros –treinta y siete T-26– destinados a constituir la Brigada del general Pavlov. Al día siguiente, 26, tomaba puerto, igualmente en Cartagena, el *«Chicherin»*, llevando a bordo el personal soviético destinado a dicha Brigada: un total de 155 especialistas. Y, el día 30, arribaba el *«Mar Caribe»* con otros 19 carros T-26.

Con este material y personal se organizó en Archena una brigada de ingenios blindados[6] a las órdenes del general soviético Dimitri Pavlov, con A. A. Shukhardin como jefe de Estado Mayor. Ramón Salas Larrazábal[7] nos dice, sin citar la fuente documental, que la Brigada constaba de tres batallones de carros y uno de blindados, cada uno de ellos con tres compañías a diez vehículos –tres secciones de tres carros, más uno de mando–, es decir, treinta carros, más uno de mando –treinta y uno, en total– por batallón. Componían su personal un general, 54 jefes y oficiales y 518 suboficiales y tropa "todos ellos de nacionalidad soviética". Javier de Mazarrasa[8] cifra su organización en "*cuatro batallones de*

... Por fortuna para él, la eficacia de la Compañía de Taller del *Gruppe «Drohne»* consiguió volver a poner en servicio algunos carros prácticamente destrozados. En la imagen central, vemos (de derecha a izquierda) al capitán jefe de dicha Compañía, Alber Schneider, y al jefe de taller, teniente Paul Jaskula. (Campesino.)



---

[3] Javier de Mazarrasa. Ob. Cit., pág. 94.

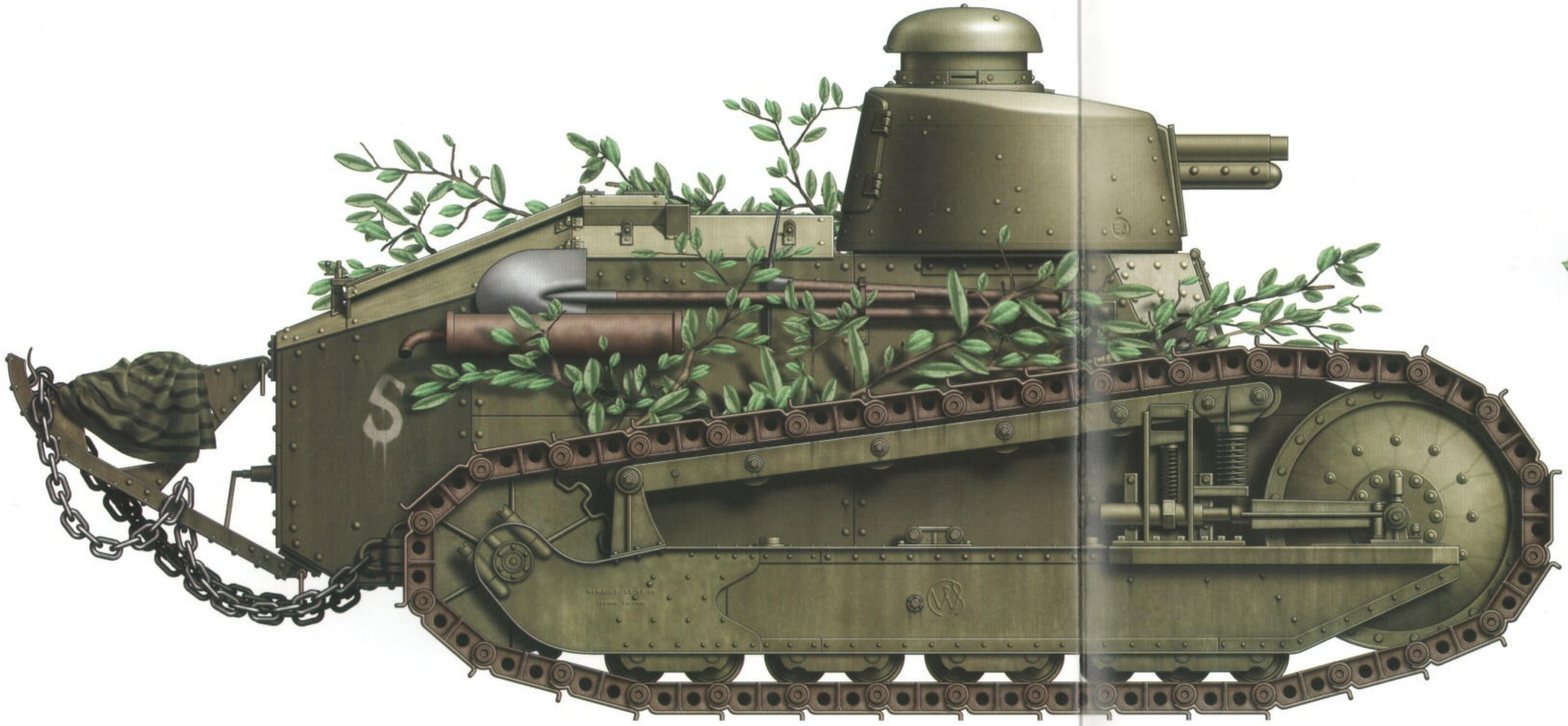
[4] Uno de ellos "de mando". El *PzKpfw I Ausf B*, disponía de un motor más potente que el del modelo Ausf A: un Maybach NL 38 TR de 100 c.v., frente a los 60 de su predecesor. El acoplamiento del nuevo motor había obligado a alargar el chasis y el tren de rodaje, que pasó a tener cinco ruedas de camino en vez de cuatro. El peso del carro subió a 5,8 Tm., con lo que su velocidad máxima resultaría muy similar a la del modelo A, siendo también idénticos su blindaje –máximo de 13 mm.– y su potencia de fuego, reducida como en aquel a dos ametralladoras de 7,92 mm.

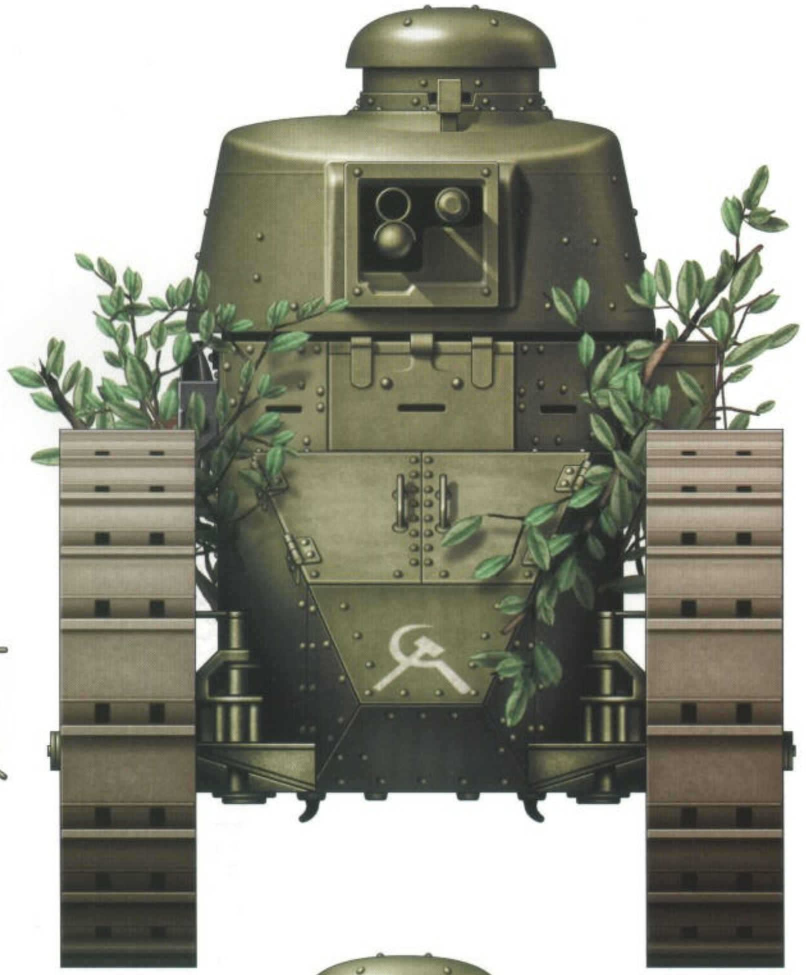
[5] Expediente Y-10 de la Operación "X".

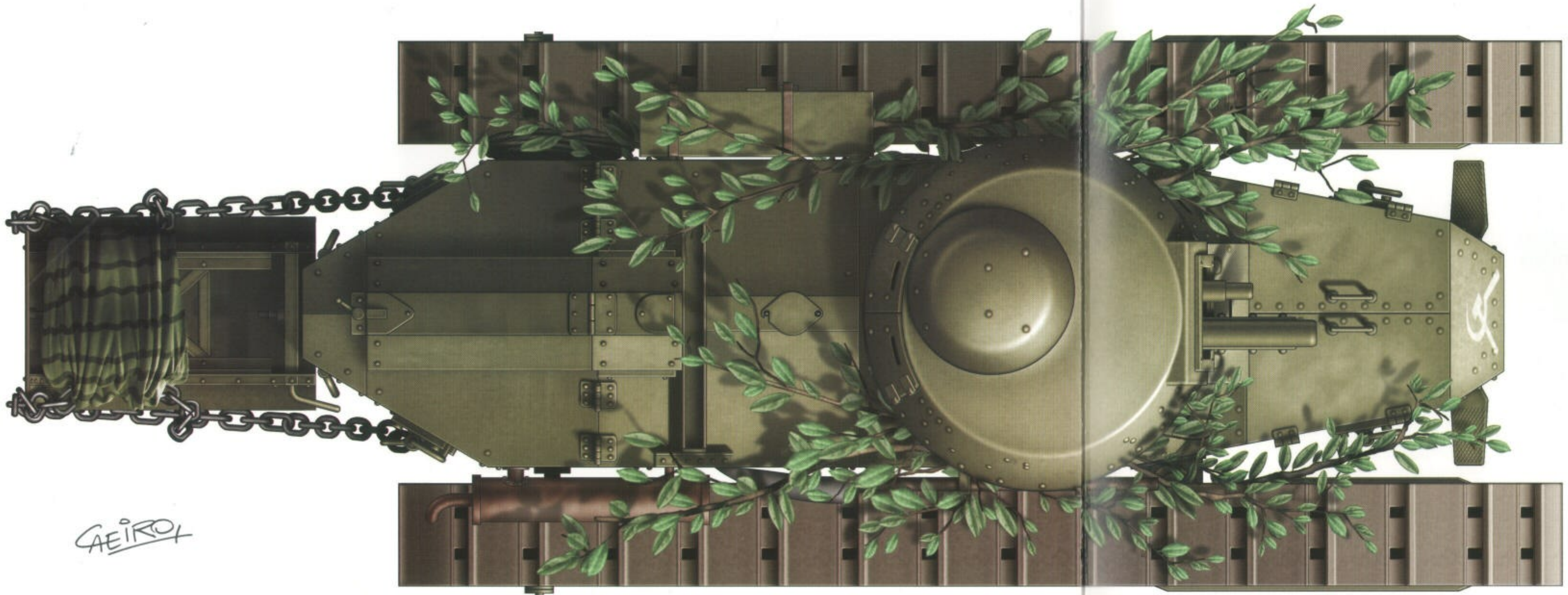
[6] Todo lo relacionado con esta unidad es bastante confuso –debido tal vez al secretismo del que la rodearon los soviéticos, que la dirigían–, empezando por el nombre oficial de la misma. Ramón Salas la denomina Brigada de Tanques; para Javier de Mazarrasa y Jesús Salas era Brigada de Carros; la Academia de Ciencias de la U.R.S.S. la llama en su libro **«La Solidaridad de los Pueblos con la República Española»** 1.ª Brigada de Tanques y, por fin, Daniel Kowalsky, que ha escrito su libro ***«Stalin and the Spanish Civil War»*** basándose en los documentos soviéticos, la designa 1.ª Brigada Blindada.

[7] **«Historia del Ejército Popular de la República»**, págs. 698 y 730.

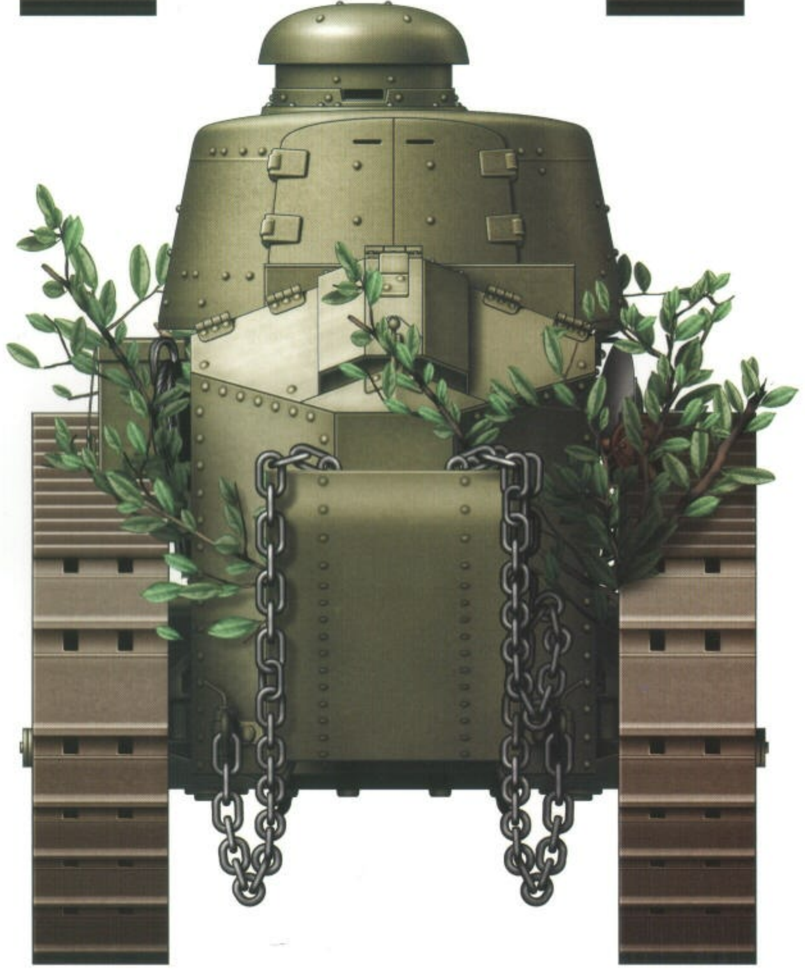
[8] **«Blindados en España. 1ª Parte: La Guerra Civil 1936-1939»**, pág. 7.







CAEIRO



VIVA EL EJÉRCITO DEL CENTRO
VIVA MADRID

La recepción de importantes partidas de carros T.26 a finales de noviembre permitió al Ejército republicano constituir una Brigada Blindada que le proporcionaría una incuestionable superioridad en este campo, ya que los nacionales sólo disponían por estas fechas de un batallón a tres compañías de carros muy inferiores. (Archivo General de la Administración y Biblioteca Nacional.)

carros T.26 y una compañía de autoametralldoras-cañón BA.6".

Lo primero que resalta en estas cifras es la imposibilidad de cubrir la plantilla con los 56 carros llegados, pues para ello hubieran hecho falta un mínimo de 124 vehículos. Siempre tuve la sospecha de que, en realidad, se habían recibido más carros que los citados, lo que parecía abonar la falta en la documentación soviética reunida en su día por la T.V.3, de Cataluña, y publicada más tarde por Gerald Howson, de los expedientes Y-11, Y-12 e Y-13[9] de la Operación "X", correspondientes a envíos efectuados desde la U.R.S.S. entre el 15 de noviembre (Expediente Y-10) y el 23 de diciembre de 1936 (Expediente Y-14). Sin embargo, la precisión hecha en el documento «**Informe preliminar sobre el cálculo del material de guerra aportado por la U.R.S.S.**», fechado el 27 de enero de 1937 y publicado por Ramón Salas en su «**Historia del Ejército Popular de la República**»[10], que evalúa en 106 los carros T.26 llegados a la España republicana en 1936 me parece suficiente argumento para aceptar dicha cifra; al menos, a la espera de futuras investigaciones[11]. En ese caso, habría que admitir igualmente que la Brigada no estaba ni mucho menos completa en las fechas de su organización y entrada en fuego, en diciembre del 36/enero del 37 y que tal vez las plantillas reseñadas por Ramón Salas correspondan a una fecha posterior.

La Agrupación Krivoshein envió una compañía de T.26 a Guadalajara en apoyo de la ofensiva que el Ejéricto Popular emprendería el 1 de enero de 1937 en el sector de Sigüenza. (Biblioteca Nacional.)

En cualquier caso, los testimonios soviéticos resultan bastante acordes con la organización de la Brigada a base de sólo 56 carros, pues los presentes en España con anterioridad a la misma no se incorporaron inicialmente a ella, como veremos más adelante. Así, autores como Kowalsky aseguran que la 1.ª Brigada Blindada se estructuró en dos batallones a las órdenes del mayor M. P. Petrov y del capitán V. I. Baranov, respectivamente, y que los 155 especialistas[12] que llegaron en el *«Chicherin»* constituían un 60 por ciento de su personal, mientras que el restante 40 por ciento –en torno, pues, a 60 hombres– eran españoles. Asegura, igualmente, que completaban la Brigada –que, como vemos, por el material y el personal era más bien media brigada– una compañía de motoristas y un batallón de transporte con noventa vehículos, ambos españoles, siendo al parecer con esta composición que entraría en fuego en enero de 1937 en el frente de Madrid.

En éste, la detención sufrida por los nacionales sólo había sido momentánea, decidiendo éstos proseguir la batalla por el mismo flanco izquierdo, aunque con un radio más amplio –más alejado de la capital, en su afán por llevar la maniobra a campo despejado– "*tan pronto como se terminara la organización del Cuerpo de Ejército de Madrid*"[13]. Ejecutarían la nueva maniobra, a las órdenes directas del general Varela, las columnas Sáenz de Buruaga y Barrón, en la dirección Villaviciosa de Odón-Boadilla del Monte-Majadahonda, flanquedas por la derecha (E.) por la columna Siro Alonso y por la izquierda (O.), desde Brunete, por la de Caballería del coronel Monasterio.

El apoyo blindado se reducía a las Compañías 1.ª y 2.ª del Batallón de Carros, pues la 3.ª aún no estaba disponible y la *«Navalcarnero»*, con los 9 Fiat-Ansaldo que le quedaban, se había trasladado el 7 de diciembre a su base de Carabanchel, y el 19 a Yuncos, donde se sometería a un ciclo de reparaciones antes de partir hacia Cáceres para incorporarse definitivamente –el material y el personal italiano[14]– a las fuerzas de la *Missione Militare* italiana que en ese mes de diciembre comenzaban a desembarcar en Cádiz.

Se había fijado el comienzo de la operación para el 13 de diciembre, pero la densa niebla obligó a retrasarla 24 horas. El 14 no amaneció mucho mejor pero, poco después de mediodía, la niebla aclaró algo, decidiéndose entonces que la

---

[9] Que el autor británico considera "documentos perdidos", tratando de suplirlos de forma incompleta con las noticias sobre la llegada del *«Chicherin»* y el *«Mar Caribe»* obtenidas de otras fuentes.

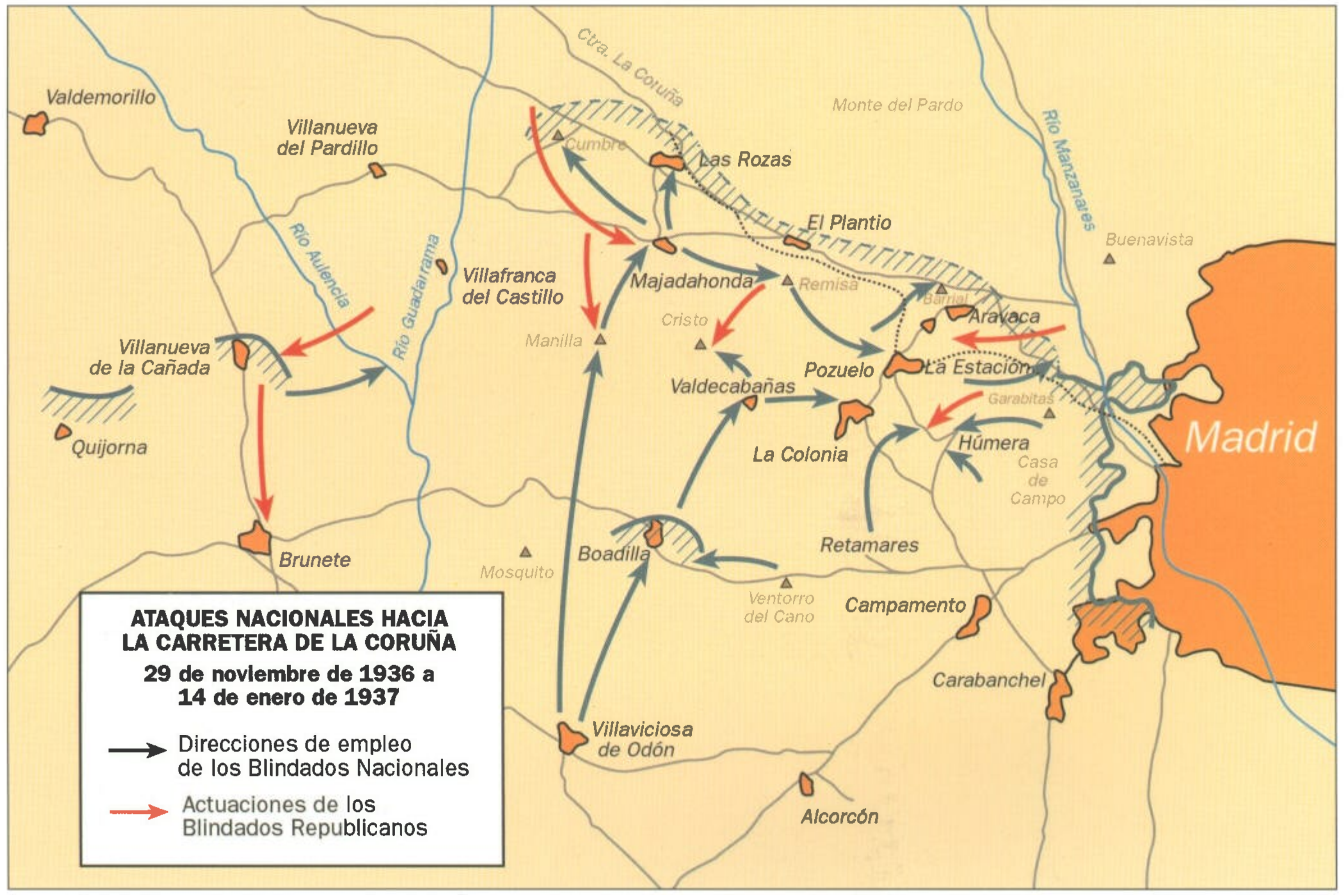
[10] Págs. 2568-2574.

[11] Hay que tener en cuenta que mientras los expedientes de la Operación "X" publicados por Gerald Howson (fragmentarios, como se ha dicho, aunque este autor insista en considerarlos para defender sus tesis como un total perfecto; un *numerus clausus*) recogen un total de 281 carros T.26 enviados a España, las fuentes soviéticas aseguran que se suministraron 312 y los cuadros publicados por Kowalsky, basados en la documentación rusa (RGVA, f. 33987, op. 3, del. 1057, l. 67), aseguran que fueron 87 los carros participantes en la batalla de Madrid entre el 26 de octubre y el 28 de noviembre de 1936; es decir, antes de que pudieran utilizarse los recibidos para la Brigada Pavlov. Hay, pues, en las cuentas, una diferencia de entre 31 y 37 carros suplementarios cuya recepción efectiva dejaría las mismas perfectamente cuadradas.

[12] Cifra tomada del mismo autor.

[13] J. M. Martínez Bande. «**La lucha en torno a Madrid**», pág. 50.

[14] El personal italiano, tanto de los carros como de las baterías de acompañamiento de 65 mm., había sido retirado a finales de noviembre para incorporarlo a la unidad que habría de formarse con los *Carri Veloci* llegados a Cádiz el día 21. (A.G.M. – L.498 – C.121.)

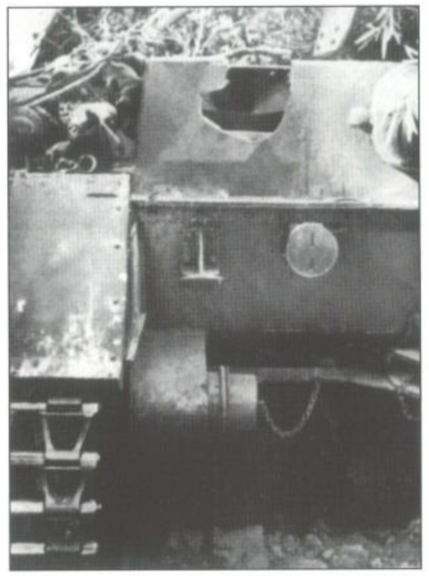


Los *Panzer I Ausf B* de la 3.ª Compañía tuvieron su bautismo de fuego el 3 de enero de 1937 frente al Vértice Manilla.

columna Buruaga iniciase el ataque para evitar que se perdiera el efecto sorpresa. Dicha columna, con el acompañamiento de las dos compañías de *Panzer* I, rompió el frente avanzando hasta las primeras casas de Boadilla, en que detuvo su progresión al caer la noche. En la 2.ª Compañía, que dio apoyo a un tabor de Regulares de Larache, resultó herido el soldado Luis Martínez. Al día siguiente, 15, la niebla impidió cualquier posibilidad de maniobra, viéndose empeñados los combatientes en un serie de escaramuzas fantasmagóricas por completo irresolutorias. La 1.ª Sección de la 2.ª Compañía de Carros logró desbordar las trincheras a la derecha de Boadilla, siendo herido su jefe, el alférez Joaquín Ainoza Soro[15].

La jornada del 16 se presentó, en cambio, totalmente despejada, siendo aprovechada por los nacionales. Las columnas Barrón y Siro Alonso desbordaron Boadilla por la izquierda y la derecha, respectivamente, permitiendo a la columna Buruaga ocupar la población con el apoyo de la 1.ª Compañía de Carros[16]. La 2.ª que atacó igualmente el pueblo desde la derecha, tras cooperar al avance por ese flanco de la columna Siro Alonso, sufrió la baja del guardia civil Antonio Martín, gravemente herido[17]. La Compañía de Antitanques inutilizó un T.26 de la Agrupación Krivoshein, que se había situado en Majadahonda para cerrar el paso al ataque nacional.

Este volvió a quedar interrumpido por el mal tiempo los días 17 y 18, encontrando, al volver a reanudarse el 19, una resistencia tenaz; algo natural en una ofensiva que se estaba desarrollando penosamente con reiteradas interrupciones obligadas por la meteorología. La jornada empezó mal, al internarse en campo enemigo una columna de camiones de suministro nacionales que tomó por error la carretera de Boadilla a Pozuelo, cayendo bajo el fuego de dos carros republicanos, que le causaron numerosas bajas, y obligando al general Varela, que acababa de llegar a Boadilla, a implicarse personalmente en el salvamento del convoy. La columna Monasterio ocupó Villanueva de la Cañada, de la que no pudo pasar, y Barrón, que había logrado romper el frente enemigo en dirección al Vértice Romanillos, con las dos compañías de carros en cabeza, tuvo que replegarse a su base de partida ante un contraataque republicano apoyado por los T-26, teniendo la 2.ª Compañía un *Panzer* I inutilizado y cuatro heridos[18]. Aún proseguirían los combates –más bien escaramuzas– los días 20 y 21, con participación de los carros de ambos bandos sin relieve especial. El día 25, los disparos de un T-26 herían al general Varela, que giraba una visita de inspección al frente de Villanueva de la Cañada.


En su bautismo de fuego, la 3ª Compañía topó con los T.26 republicanos que le inutilizaron dos carros y averiaron un tercero. Efectos de un proyectil de 45 mm. en el blindaje de un *PzKpfw I Ausf B*.

Paralizadas las operaciones, el Mando madrileño decidió aprovechar el respiro y hostigar el siempre expuesto flanco derecho nacional con un ataque sobre el Vértice Basurero que debían llevar a cabo las brigadas B (antigua columna Rovira) y C (anteriormente, columna Prada) con el apoyo de una compañía de carros T-26 y dos trenes blindados. El ataque tuvo lugar el 27 de diciembre, saldándose con un absoluto fracaso, pese a que hubo un momento en que casi llegaron a cercar la posición. Dos días más tarde, el 29, el teniente coronel Hans dirgía un golpe de mano sobre Brunete llevado a cabo por un batallón de la XI Brigada Internacional, otro de la 35.ª Brigada Mixta (Barceló, relevado inmediatamente por Nino Nanetti), la compañía de guerrilleros de la XII Brigada Internacional, un escuadrón de Caballería y tres carros. Tras una marcha de aproximación nocturna, entraron por sorpresa en Villanueva de la Cañada, aunque las fuerzas nacionales continuaron defendiéndose en algunas casas y en la iglesia. Las tropas de Nanetti llegaron a las primeras casas de Brunete, pero todos acabarían retirándose en la jornada a su punto de partida. Con motivo de este ataque fueron enviados a Brunete dos Pak 35/36 de la Compañía de Antitanques y la 1.ª Compañía de *Panzer* I, donde terminaron el año. La citada Compañía de Antitanques mantenía otras dos piezas en Villanueva de la Cañada y una en el cementerio de Pozuelo.

Coincidiendo con el fin de año, las antiguas Fuerzas de Defensa de Madrid –transitoriamente, 1.er Ejército– se transformaron en Cuerpo de Ejército de Madrid (general Miaja), que encuadraba las Divisiones 4.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª y 8.ª y, entre otras unidades de Cuerpo de Ejército, una denominada Brigada Ferroviaria en la que se encuadraban las Milicias Ferroviarias, el Batallón de Choque Ferroviario, los Trenes Blindados y los Talleres. Por su parte, el Ejército de Operaciones del Centro (general Pozas), con el fin de trasladar la iniciativa a un sector alejado del frente de la carretera de La Coruña, organizó una ofensiva en tierras de Guadalajara, a la que el C.E. de Madrid contribuiría con la XII Brigada Internacional, que llevaría el peso del ataque, dos batallones de la 41.ª Brigada Mixta, tres baterías y una compañía de carros de la Agrupación Krivoshein, con 12 T-26. Estas fuerzas se unieron a las del sector hasta formar un conjunto de doce batallones, tres escuadrones de Caballería, seis baterías y la compañía de carros que se estructuraron en cinco columnas a las órdenes del coronel Jiménez Orge, que se lanzaron el 1 de enero de 1937 contra el débil dispositivo nacional. En la primera jornada los batallones *«André Marty»* y *«Garibaldi»*, tras una infiltración nocturna, ocuparon por sorpresa Algora y Mirabueno, pero el *«Dombrowsky»*, que debía atacar en fuerza Almadrones con el apoyo de los carros, se vio detenido ante la localidad que no logró ocupar hasta la noche del 3 al 4 de enero, a pesar de que los defensores carecían de armamento antitanque. El día 2 ocupaban Abánades y Renales; un contraataque nacional estuvo a punto de recuperar Algora pero, finalmente, fue rechazado con el apoyo de los T-26. Ello daría tiempo a que se aproximaran las reservas nacionales que el día 4 detuvieron la ofensiva republicana. Los carros se empeñaron contra Villaseca de Henares sin conseguir ocuparla. Todo el afán se centraría en tomar el monte San Cristóbal, defendido por la 2.ª Bandera de Falange de Burgos, cuya ascensión describen los relatos internacionales poco menos que como una escalada de alta montaña cuando, en realidad, solamente tenía una diferencia de cota con Algora de 94 metros. El día 10, los nacionales recuperaban Algora y los cerros Picarón y Carrascosa y, posteriormente, Abánades y Renales. Los internacionales habían sido retirados el 7 de enero para hacer frente a la nueva ofensiva emprendida por los nacionales en el frente de Madrid.

Y es que el Mando de la División Reforzada no había cejado en su intento de envolver Madrid por el Norte, que las pésimas condiciones climatológicas se habían sumado a la defensa republicana para frustrar. El dispositivo nacional se había reforzado algo, aunque continuaba basado en la maniobra de cuatro columnas que ahora mandaban los coroneles Iruretagoyena –la de Caballería–, Barrón, Asensio y Sáenz de Buruaga, de oeste a este. Tendría aquella como bases de partida las alcanzadas en los últimos avances –Villanueva de la Cañada, Villavicio-

Página siguiente: Dos carros Renault FT.17 armados con cañón –de origen polaco, por tanto– patrullan una zona inmediata a la Casa de Campo. (Biblioteca Nacional.)

---

[15] Gustav Regler cuenta en «***The Great Crusade***» como, en un momento en que se levantó la niebla, un carro nacional se encontró sorpresivamente entre las tropas del batallón internacional *«Garibaldi»*: "… *la sorpresa fue tan enorme para todos que el tanque y los "Garibladis" se volvieron la espalda… sin hacerse daño*". Obviamente, no se trataba del carro del alférez Ainoza.

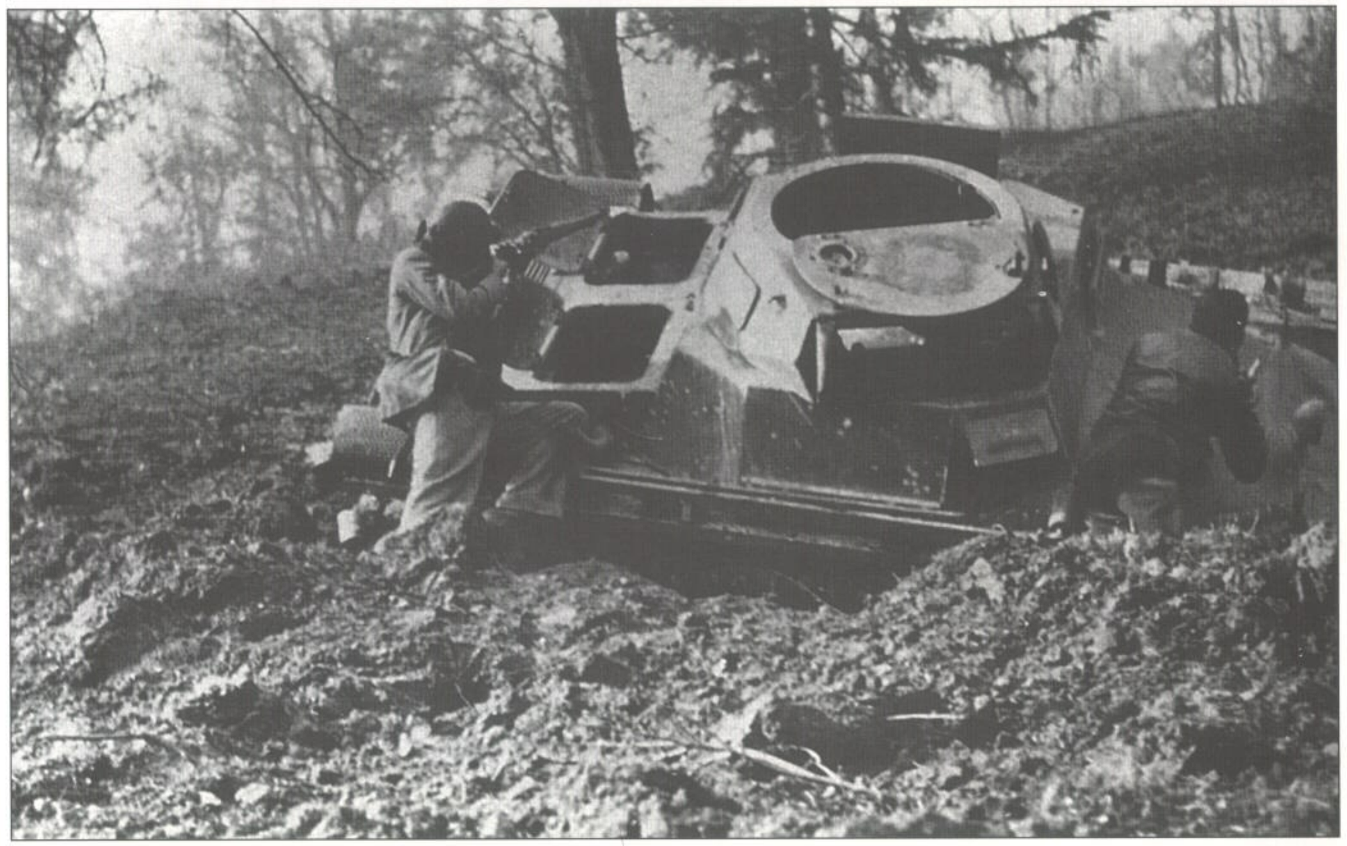
[16] Había empleado la 1.ª Sección, que ahora mandaba el alférez Antonio Tegel Abad, en relevo de Ainoza, y la 2.ª, a las órdenes del también alférez Hórquez.

[17] El alférez Salvador Trevijano y los soldados Emilio Rapado, Fernando Martínez y Luis Ibarlucea.

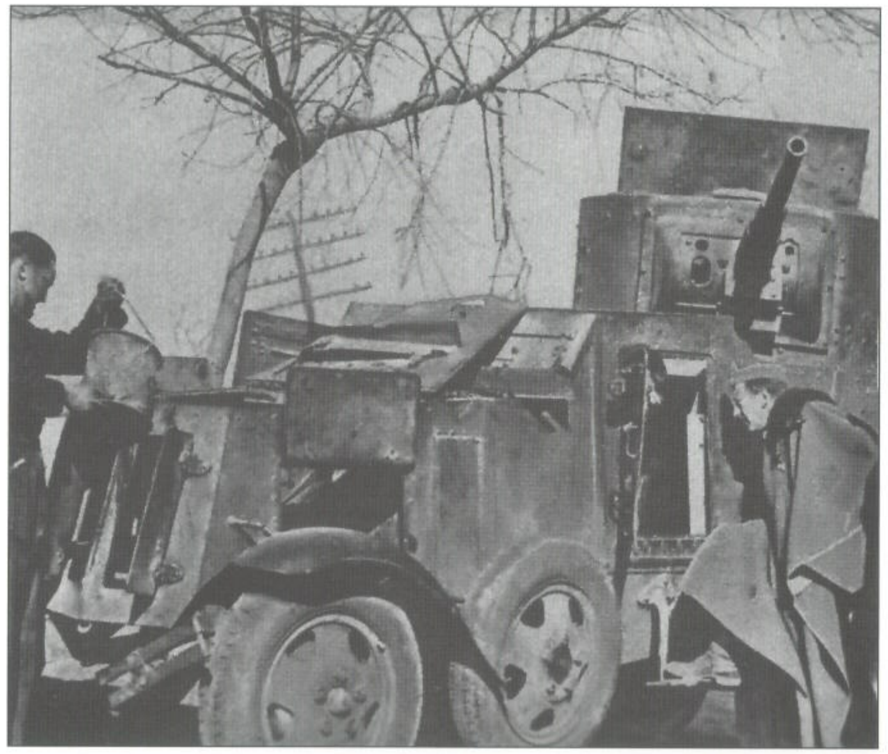
[18] El alférez Salvador Trevijano y los soldados Emilio Rapado, Fernando Martínez y Luis Ibarlucea.

Un FT.17 inutilizado, abandonado en el frente de la Casa de Campo. (4559[01]-2.ª IHCA.)

sa de Odón y Boadilla– con el designio de cortar la carretera de La Coruña avanzando hasta la línea Villanueva del Pardillo-Majadahonda-cruce de caminos al S.E. de Las Rozas-Vértice Remisa-Cuesta de las Perdices-Cerro del Aguila. Las citadas columnas contarían con el apoyo de las tres compañías de *Panzer* I y la de antitanques que ahora componían el Batallón de Carros de Combate, con la siguiente distribución: 2.ª Compañía y una Sección de la 3.ª Compañía con la columna Iruretagoyena; las dos restantes secciones de la 3.ª con la columna Asensio y la 1.ª con la columna Buruaga.



Carro *Panzer I Ausf A*, destruido en las inmediaciones de Aravaca y utilizado como improvisado parapeto.



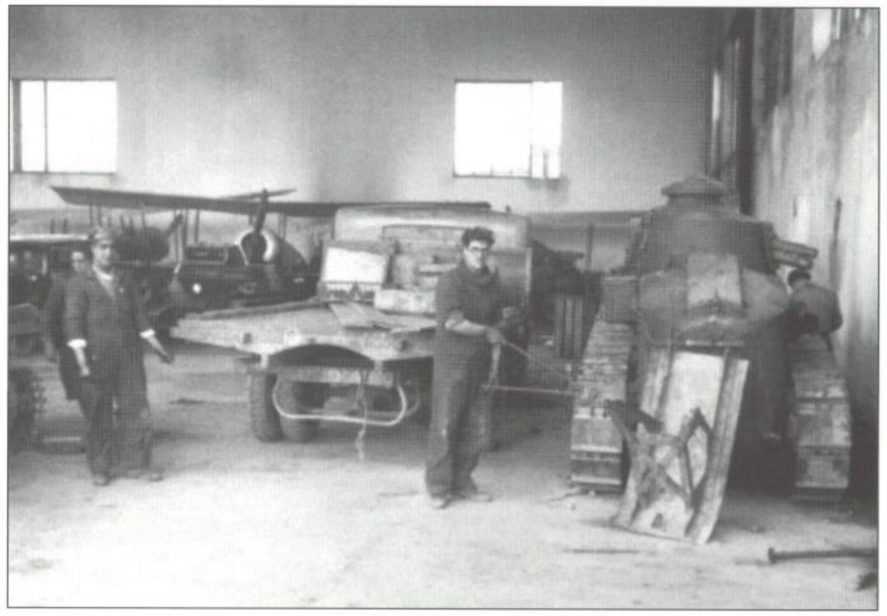
El Boletín Oficial del Cuartel General del Generalísimo registraba la captura de "*un camión artillado*" el 8 de enero en las inmediaciones de Aravaca. Sin duda, un BA.6 como el que muestra la imagen, tomado a los republicanos en aparente buen estado. (Vía J.M. Mata.)

Comenzó la ofensiva el 3 de enero con muy buen tiempo. La 2.ª Compañía cruzó el río Aulencia y cooperó con el regimiento de Infantería de la Columna (teniente coronel Mancebo Luque) en la ocupación del Castillo de Villafranca, sufriendo la baja del soldado Rafael Izquierdo, que resultó herido. La 3.ª tuvo un bautismo de fuego especialmente duro; tras apoyar a la columna Asensio en la ocupación del Vértice Manilla, se encontró con un grupo de carros republicanos que, con sus cañones de 45 mm., le destrozaron dos *Panzer* I, averiaron un tercero –que quedó "*embarrancado, con avería en las ruedas posteriores*"– y le causaron cuatro bajas[19]. La 1.ª Compañía ocupó Valdacabañas, sufriendo un herido: el soldado Narciso Abad Sánchez.

¿Qué carros eran los que con tanta eficacia hicieron frente a los *Panzer* I del capitán de la Lastra? Obviamente, los restos de la Agrupación Krivoshein, ya que la brigada de Pavlov aún no había llegado al frente pero, en ese caso, tuvieron que serlo en número muy pequeño pues la citada Agrupación había destacado una compañía, con doce T-26, a Guadalajara, donde consta que aún permanecía el 6 de enero, y otra compañía a Teruel para apoyar el ataque contra dicha ciudad que, liderado por la XIII Brigada Internacional, se había desencadenado el 26 de diciembre; compañía esta última que, según Luigi Longo[20], aún combatía duramente el 2 de enero frente a la capital del bajo Aragón, sin que su esfuerzo sirviera para remediar el fracaso de la ofensiva. Si, como recoge Kowalsky en su cuadro V-8, hasta el 28 de noviembre se habían perdido definitivamente 16 T-26[21] de la Agrupación Krivoshein, y habían sido dañados otros 36, aunque algunos de estos últimos hubieran vuelto a ponerse en servicio, apenas quedarían carros suficientes para atender a todas estas acciones y mucho menos si a Teruel se habían enviado 24 carros, como asegura Andreu Castells[22], cifra que sólo podría alcanzarse si admitimos que se hubieran recibido los 87 que figuran en el citado cuadro, confeccionado por Kowalsky de acuerdo con la documentación soviética, y no los 50 que se consideran únicos llegados a la España republicana con anterioridad a los de la brigada *Pavlov*.

En cualquier caso, los pocos carros que los republicanos pudieron haber reunido demostraron incues-

Renault FT.17 armado con cañón en trance de recuperación en los talleres improvisados en el aeródromo de Cuatro Vientos. Tal vez se trate de uno de los dos capturados por la columna Asensio frente al Vértice Remisa el 4 de enero de 1937. Al fondo del taller pueden verse dos aviones Avro 504, que sin duda los nacionales encontraron allí abandonados al ocuparlo y por los que ni unos ni otros parecían mostrar aprecio.



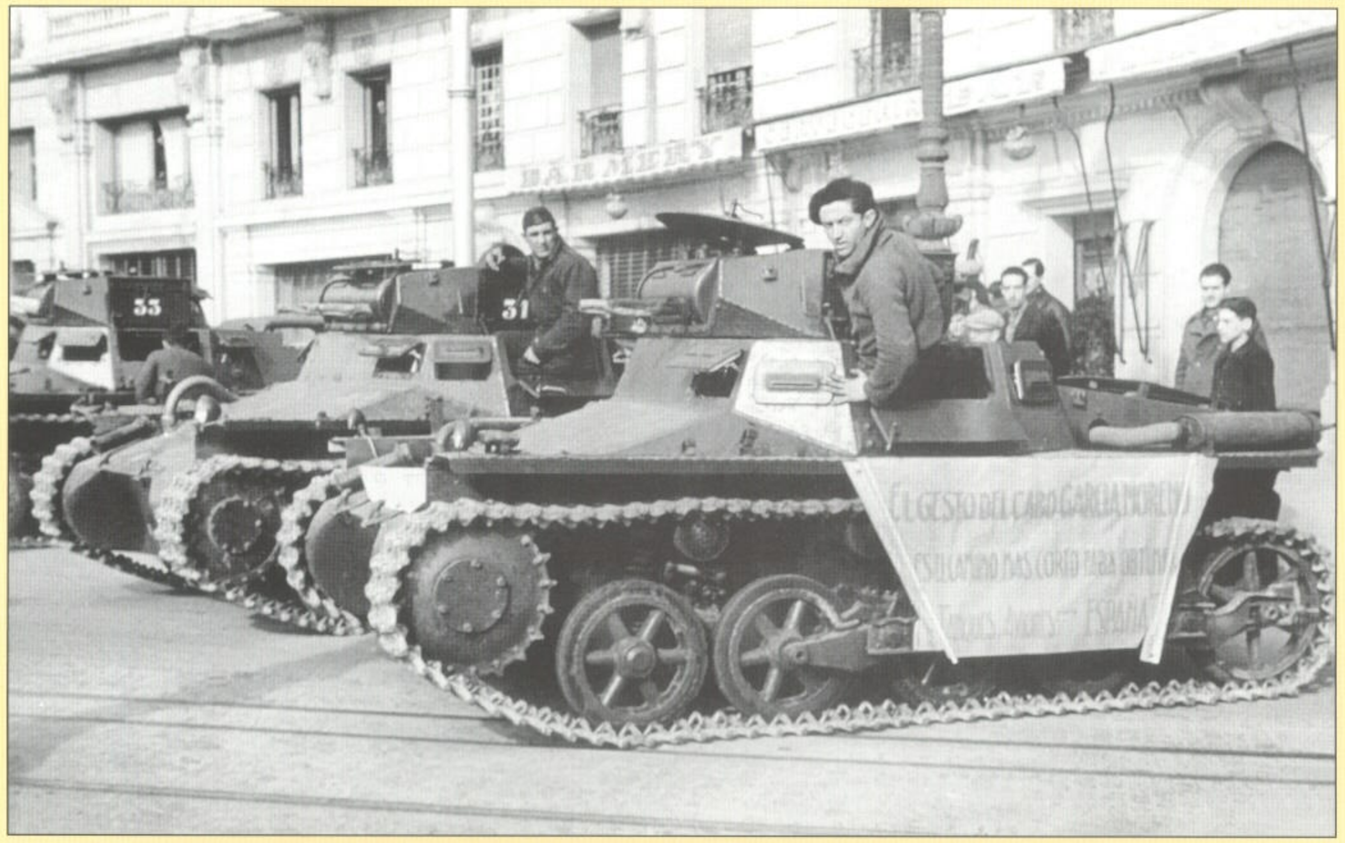
---

[19] El alférez Alejandro Rojas de la Cortina, desaparecido; el sargento Juan Morcillo Aroca, herido, y los falangistas José Garricho Santiesteban, muerto, y Pedro Lapiedra Gurrea, herido.

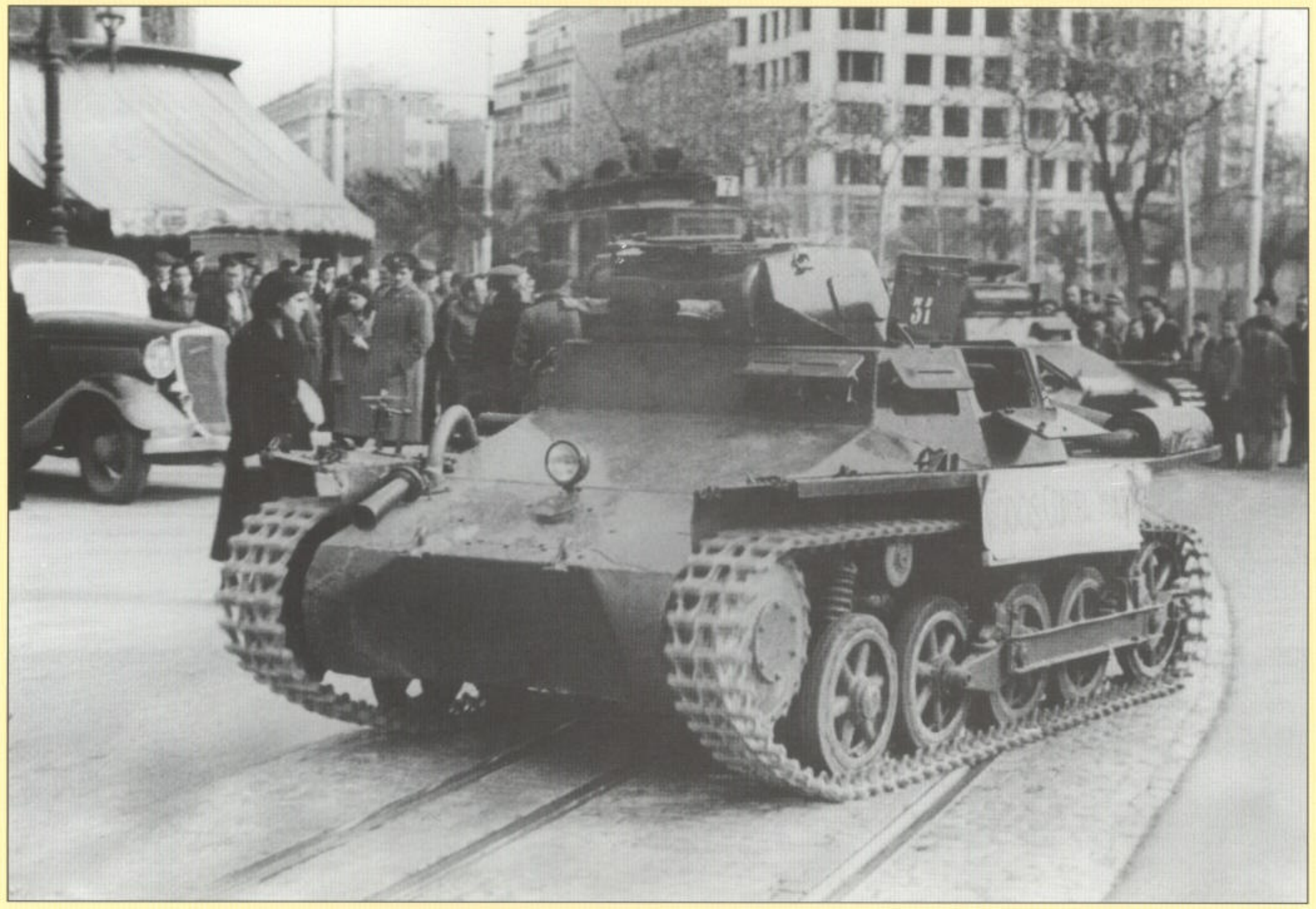
[20] «**Las Brigadas Internacionales en España**», pág. 126.

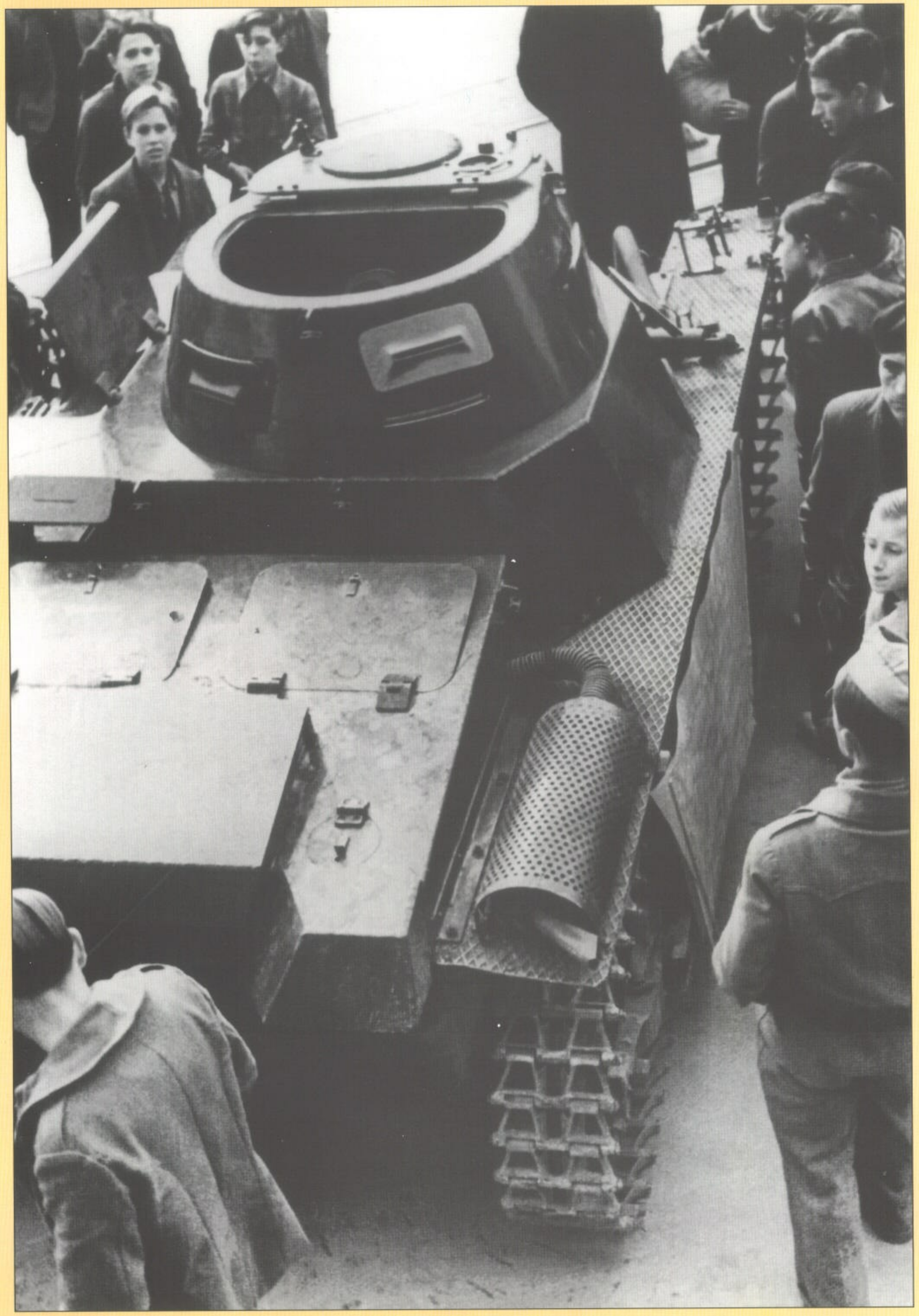
[21] En un informe enviado por Pavl Arman al Comisariado de Defensa (RGVA, f. 33987, op. 3, del. 870, ll. 143-144), aparte de hacer una relación "delirante" de bajas causadas al enemigo, reconoce que entre el 3 y el 16 de noviembre sólo su grupo había perdido 11 carros.

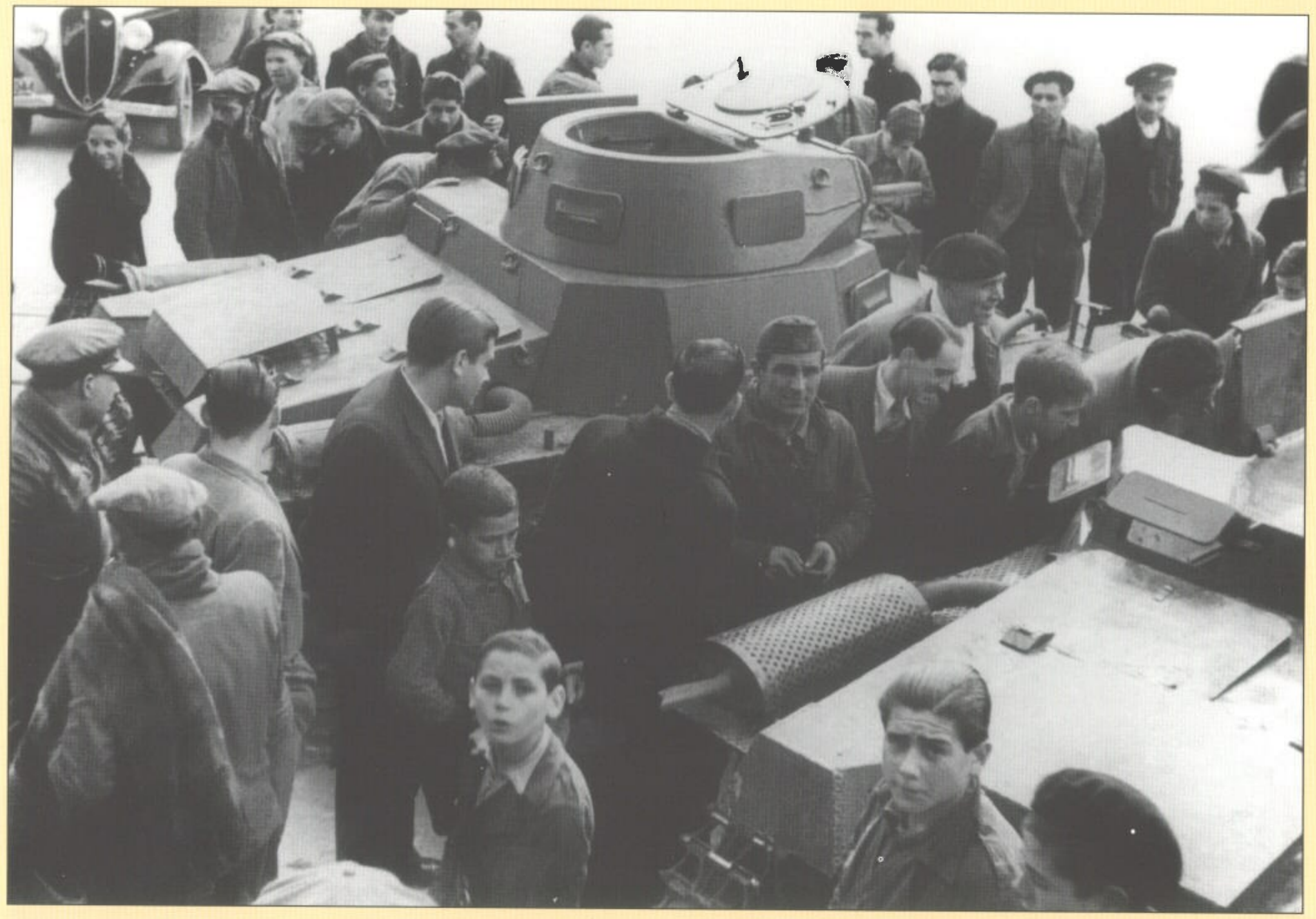
[22] Op. cit., pág. 123.

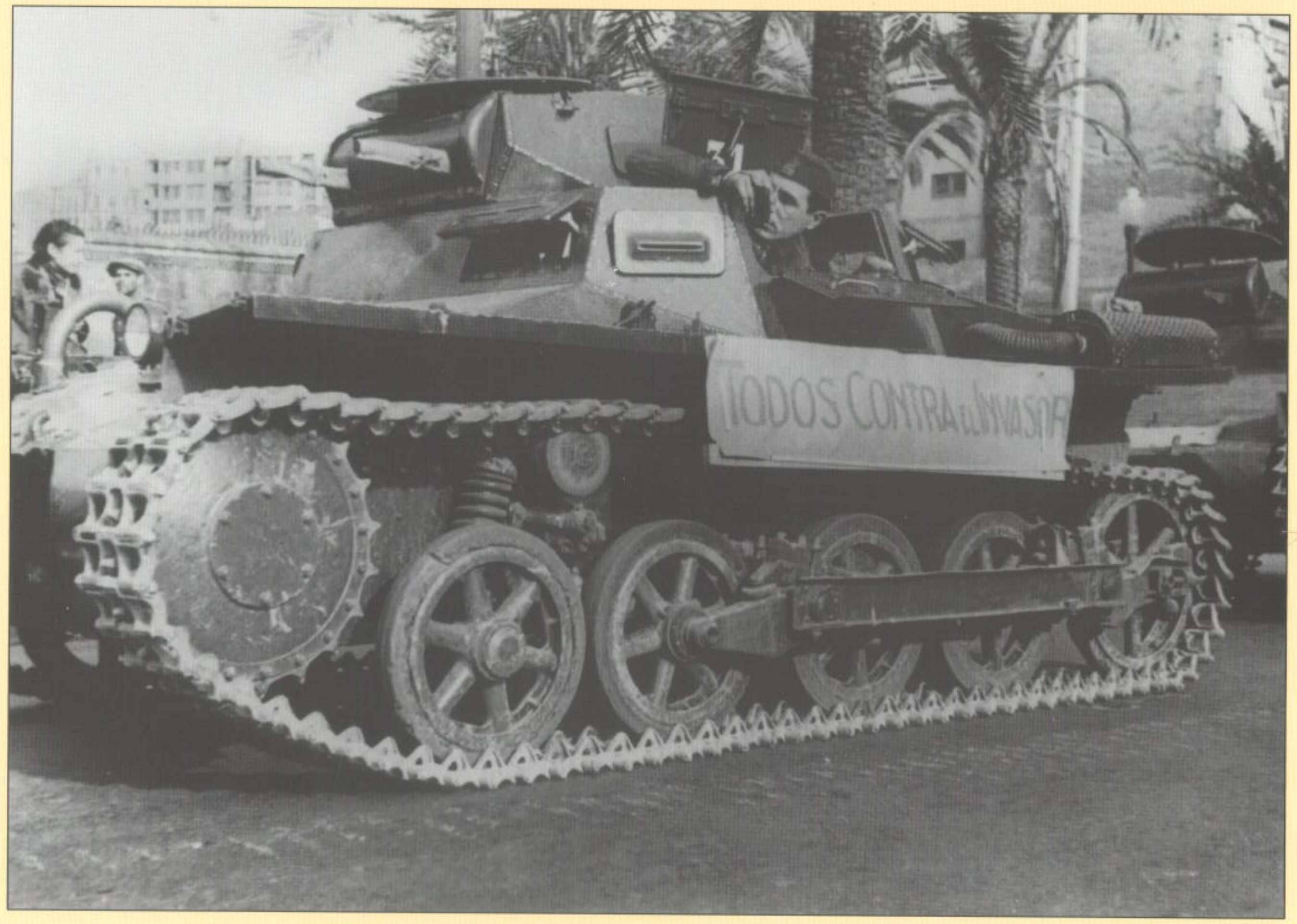


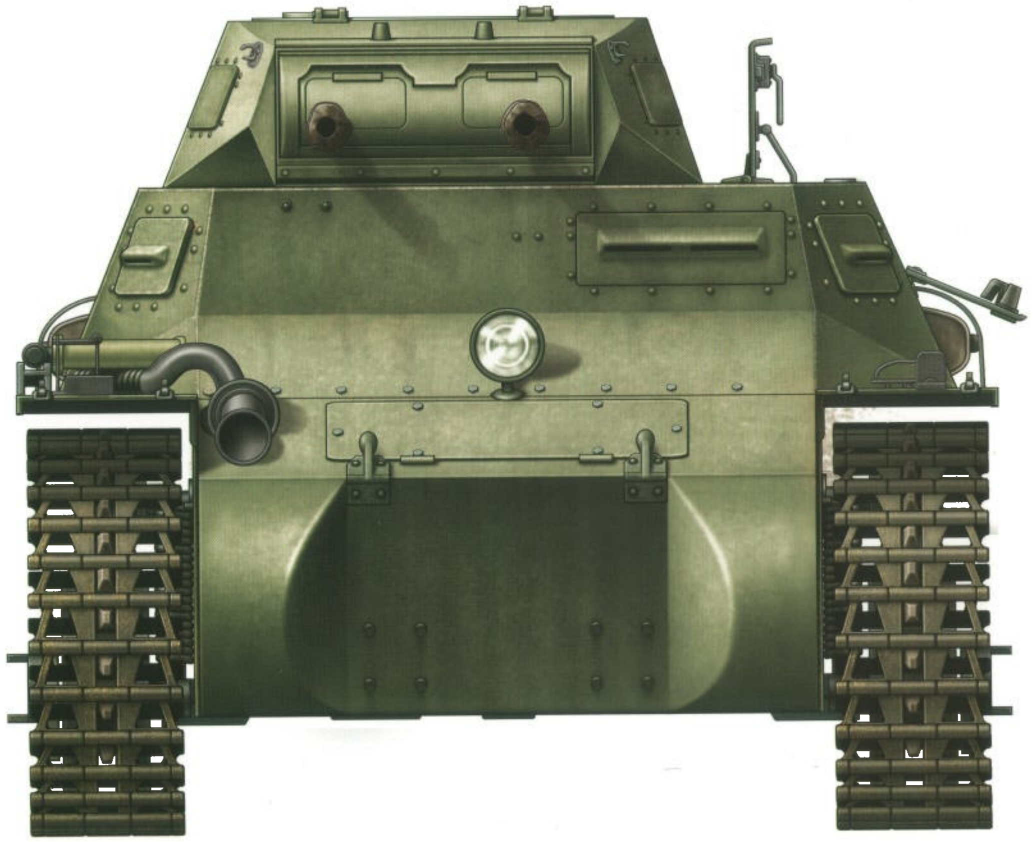
Diversas imágenes de la exhibición organizada en el Madrid republicano con los carros *Panzer I* que han ido tomando al Ejército nacional. A destacar el impecable aspecto que presentan, aunque da la sensación de que las ametralladoras, que llevan cubiertas, no son reales, salvo la que muestra destapada el carro en primer término de la fotografía superior de la página 133, que parece ser una Hotchkiss. (Biblioteca Nacional.)

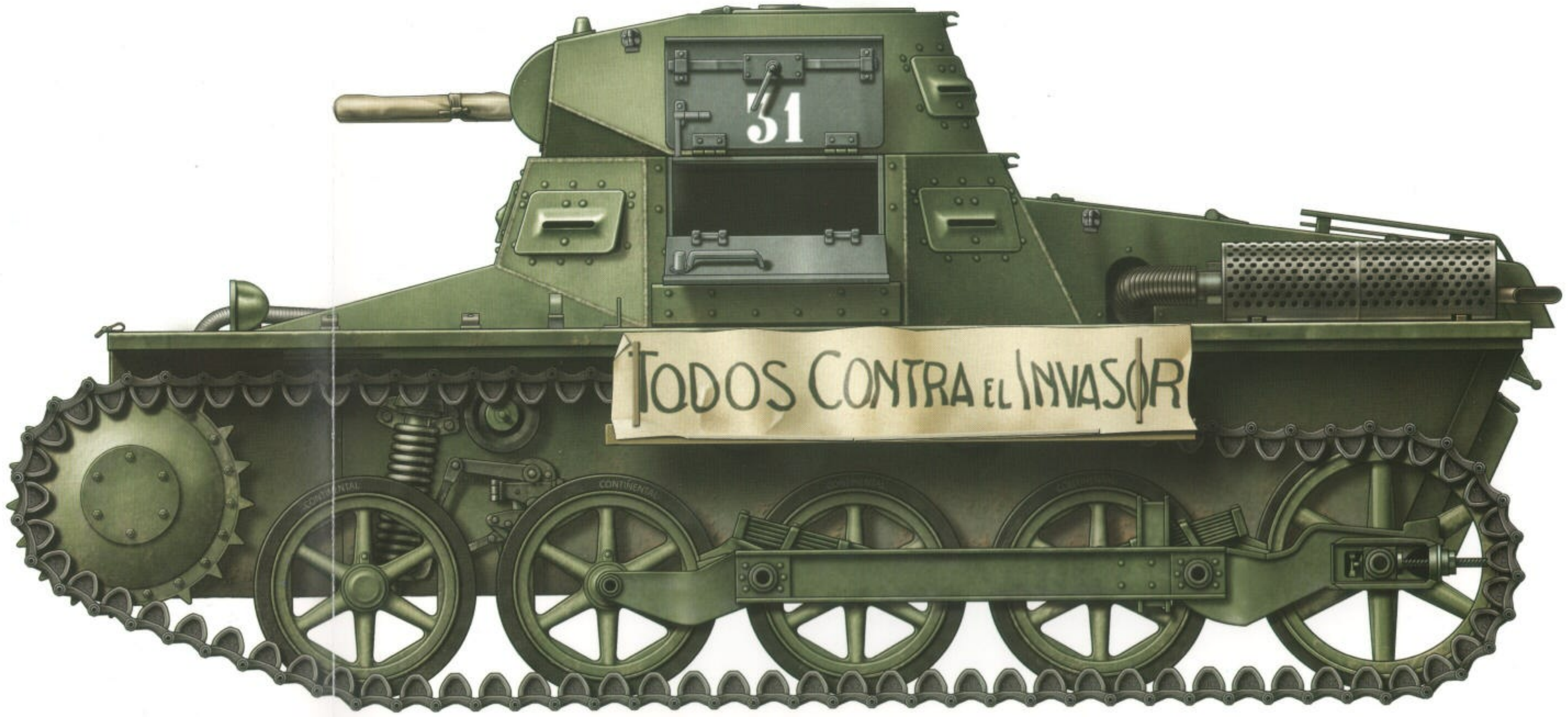


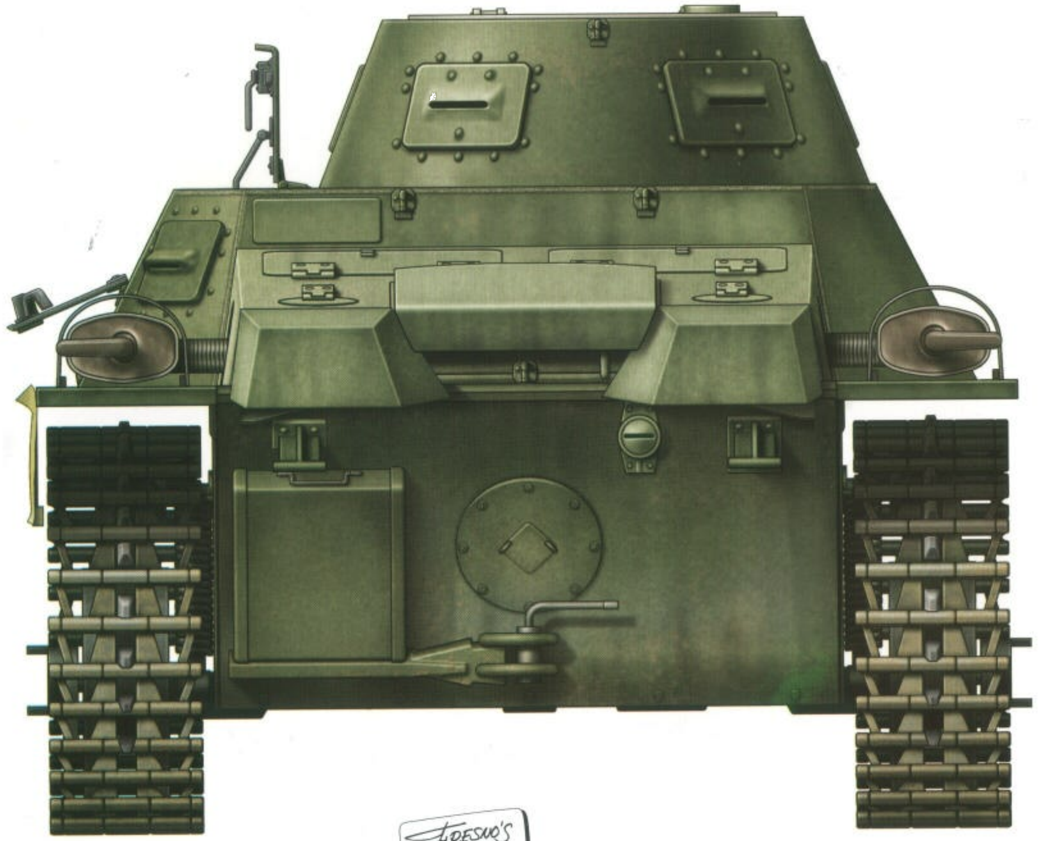


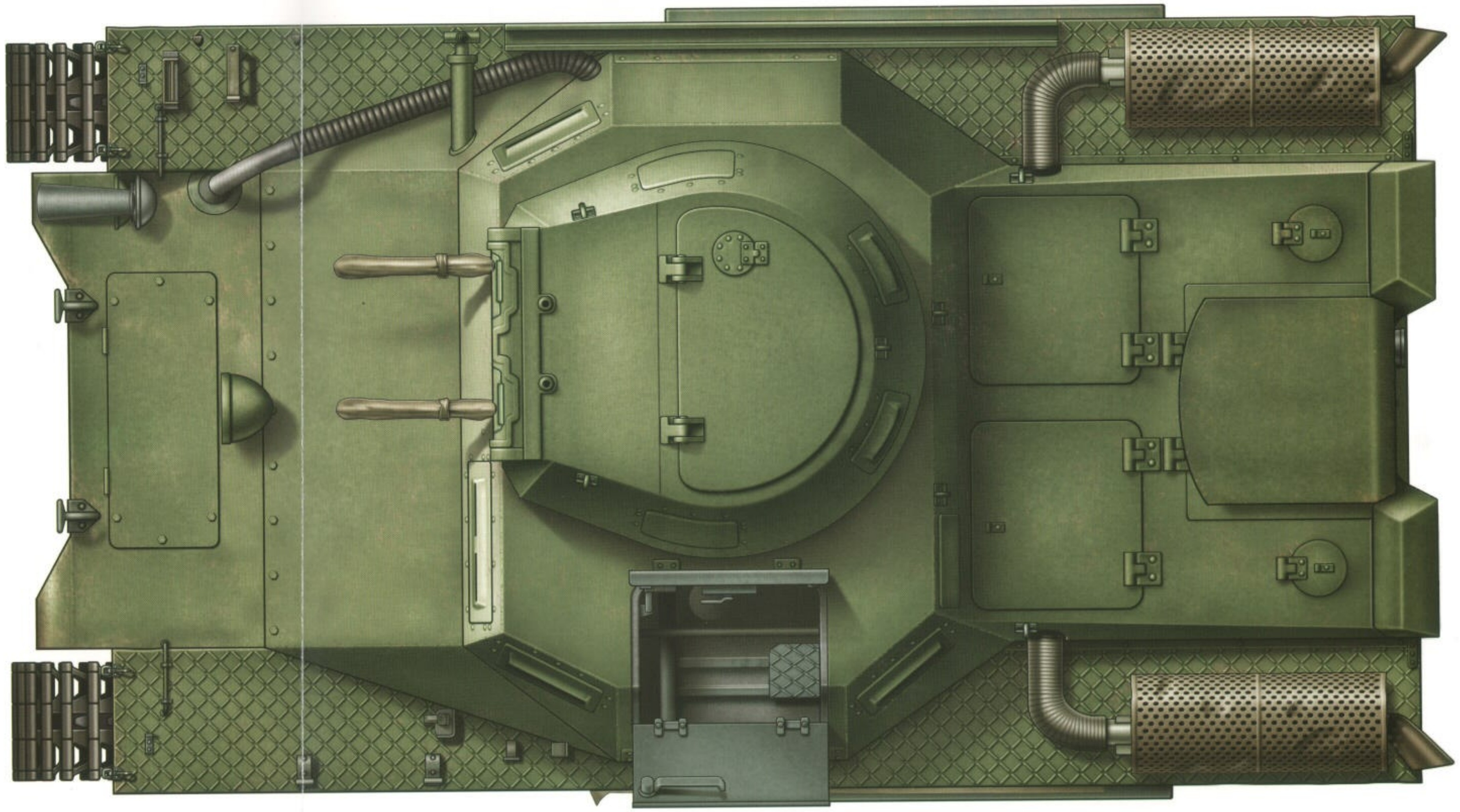



TODOS CONTRA EL INVASOR

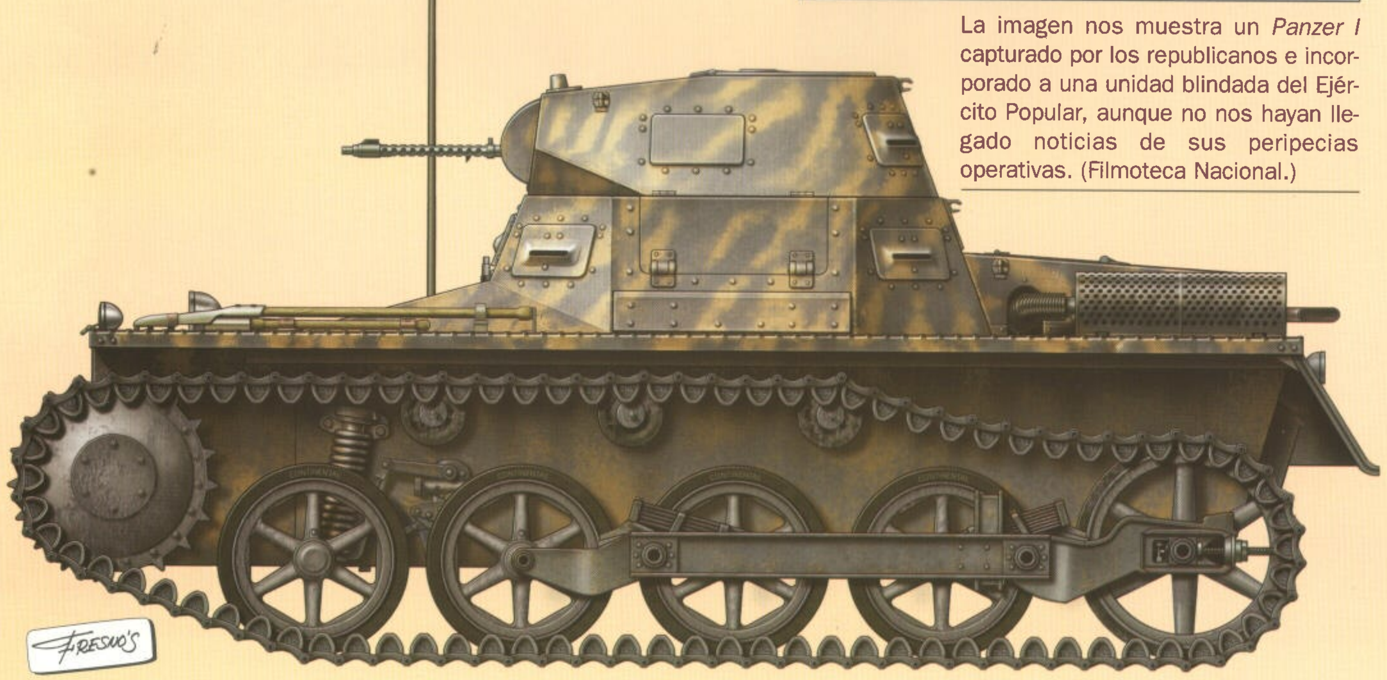



31
TODOS CONTRA EL INVASOR





La imagen nos muestra un *Panzer I* capturado por los republicanos e incorporado a una unidad blindada del Ejército Popular, aunque no nos hayan llegado noticias de sus peripecias operativas. (Filmoteca Nacional.)



tionablemente la superioridad de su armamento, frente al cual nada podían las ametralladoras de los *Panzer* I. A partir de ese momento, el Mando nacional comenzó a considerar la posibilidad de potenciar el armamento de los carros de que disponía con unos resultados que veremos más adelante, pues no cuajarían en nada positivo hasta el verano de 1937.

Para la prosecución de la ofensiva nacional el 4 de enero, la 2.ª Compañía fue agregada a la columna Barrón, progresando con el 4.º Rgto. de Infantería (teniente coronel Rodrigo) a fin de facilitar la ocupación de Majadahonda y la estación de «Radio Argentina» que efectuó la columna Asensio con el acompañamiento de los *Panzer* I de la 3.ª Compañía. Al decir de Martínez Bande[23] los republicanos efectuaron un contraataque desde el Vértice Remisa con acompañamiento de carros, dos de los cuales –dos FT-17 de los adquiridos en Polonia– quedaron en poder de las tropas de Asensio. La niebla paralizó las operaciones el día 5, pero al siguiente volvería a combatirse con dureza. La 2.ª Compañía de Carros ocupó con el 3.er Rgto. de Infantería (teniente coronel Losas), de la columna Barrón, el pueblo de Las Rozas, sufriendo las bajas del alférez Mateos y el soldado Moisés Filguera; la 3.ª alcanzó con las tropas de Asensio la línea del ferrocarril y tomó el bosque del Plantío. La Compañía de Antitanques actuó repartida entre las columnas de Asensio y Buruaga, cooperando con esta última los carros de la 1.ª Compañía en la ocupación de las lomas al N.O. de Pozuelo de Alarcón, en las que sufrió la baja del soldado Cirilo López Cosa, que resultó herido.

La Brigada de *Pavlov* fue enviada, por fin, al frente de Madrid en varios trenes que salieron de Villacañas entre las 24,00 horas del día 5 y las 06,00 del 6, quedando establecida en esta última fecha su Plana Mayor en la Alameda de Osuna. Entraría en combate el día 7 en que la 3.ª Compañía de Carros nacional tomaba, con las fuerzas de la Columna Asensio, la Estación de Pozuelo, donde fue capturado un T-26. A la consecución de dicho objetivo cooperó asimismo la 2.ª Compañía que se había trasladado a la Casa de Campo para operar desde allí con las tropas de Bartomeu, apoderándose del Cerro Perdigones y de Húmera. La operación costó un herido a cada una de las compañías de carros nacionales[24] sin que la presencia en el campo de batalla de la Brigada *Pavlov* se hiciera especialmente notoria.

No sería así en la jornada siguiente en la que haría frente a las compañías de carros nacionales, concentradas en el sector Estación de Pozuelo-Aravaca, incendiando dos *Panzer* I de la 3.ª –en la que un tercero fue, además, averiado por impacto de antitanque–, y causando en la misma tres heridos que, junto con otro más de la 2.ª, sumarían las cuatro bajas que en ese día tuvieron los carristas[25]. A cambio, una pieza de la Compañía de Antitanques logró inutilizar un "tanque" republicano[26], que quedó en poder de las tropas nacionales. El Boletín Ofical del C.G.G. afirma que en ese día fue capturado un tren blindado, tren que, para Martínez Bande[27], había sido incendiado. Jacinto Arévalo Molina[28] asegura que sólo fue dañado y descarrilado, pudiendo los republicanos recuperarlo posteriormente, basándose en el excelente argumento de que en ese tramo de vía –entre Aravaca y El Escorial o desde Villalba a Tablada–, aislado desde el 9 de noviembre, sólo había quedado el Tren Blindado n.º 1 y éste continuaría actuando hasta el final de la guerra.

El día 9, la 3.ª Compañía nacional cooperó con la columna Asensio en la ocupación de la Cuesta de las Perdices. Al tratar de recuperar uno de los carros incendiados el día anterior, resultó destruido otro *Panzer* de la 3.ª, que tuvo un muerto y tres heridos[29], entre éstos últimos su propio jefe. La 1.ª y la 2.ª Compañía participaron en la ocupación del Cerro del Aguila, teniendo cada una dos heridos[30]. El Mando nacional iba dando por finalizada la ofensiva, pese a que sólo había logrado los objetivos marcados para la primera fase, retirando las compañías de carros que, como hemos visto, resultaron bastante castigadas.

No lo entendían así los republicanos, que montaron un potente contraataque, realizado el día 11, en que los carros de Pavlov tuvieron especial protagonismo, llegando a rodear Las Rozas y Majadahonda. "*Estas acciones* –dice López Muñiz[31]– *se caracterizan por la violenta actuación de los carros rusos, que materialmente machacan nuestras posiciones y dan lugar a actos heroicos de sus defensores*", que consiguieron no obstante contenerlos, salvo en el Vértice Cumbre, única posición reconquistada por el ataque republicano. En los días sucesivos tratarían éstos de proseguir su acción al tiempo que los nacionales pretendían recuperar el vértice perdido, impidiendo el mal tiempo la consecución de sus deseos a unos y otros. La 2.ª Compañía de Carros nacional tendría un muerto –el soldado Luis Alejandre Herce– al operar los días 13 y 14 en apoyo de la columna Iruretagoyana en un intento por recobrar el Vértice Cumbre, objetivo que sería alcanzado el 16 sin la intervención de los carros.

Al llegar al frente la Brigada *Pavlov*, los carros supervivientes de la Agrupación Krivoshein fueron retirados para su reorganización. Con alguna anterioridad, Pavl Arman había sido enviado a Archena para desempeñar labores de instrucción, mientras Krivoshein se encargaba de organizar una nueva base de carros en Alcalá de Henares. En cualquier caso, poco tiempo estuvieron en tales destinos, ya que a finales de 1936/principios de 1937 regresaban a la Unión Soviética, junto con algunos de los carristas de la primera expedición.

---

[23] «**La lucha en torno a Madrid**», pág. 63.

[24] Los soldados Diego Hoyos Molina, de la 3.ª, y Felipe de Juan, de la 2.ª

[25] El sargento Pajel, de la 2.ª Compañía, y el también sargento Enrique López Aragón, el soldado Miguel Parea Martínez y el legionario José González Marín, de la 3.ª

[26] Según el Historial del Batallón de Carros. El Boletín Oficial del C.G.G. afirmaba que el capturado en ese día en Aravaca era un BA-6 (textualmente, "un camión artillado"). ¿Se trataría de dos vehículos distintos?

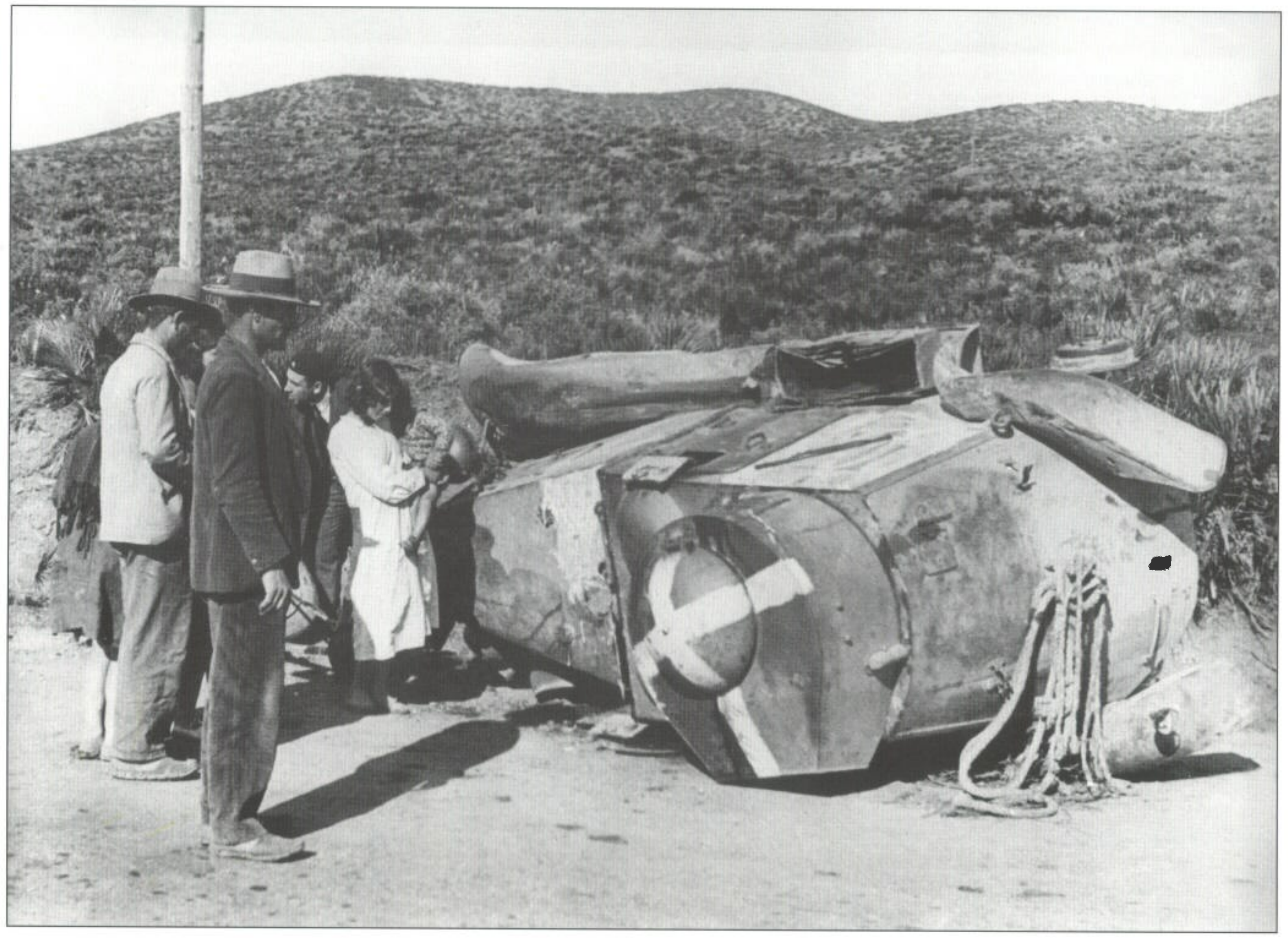
[27] «**La Lucha en torno a Madrid**», pág. 65

[28] «**Los Trenes Blindados Españoles**», págs. 240-241.

[29] Muerto, el soldado Miguel Fajardo Velázquez y heridos el capitán Gonzalo Díaz de la Lastra, el alférez Isaías Calonje Celorrio y el sargento Juan Morillo Aroca.

[30] El alférez médico Miguel de Cuadros y el guardia civil Francisco Zarco Merino, de la 1.ª, y los soldados Magín Cordero y Luis Ibarlucea, de la 2.ª.

[31] «**La Batalla de Madrid**», pág. 64.

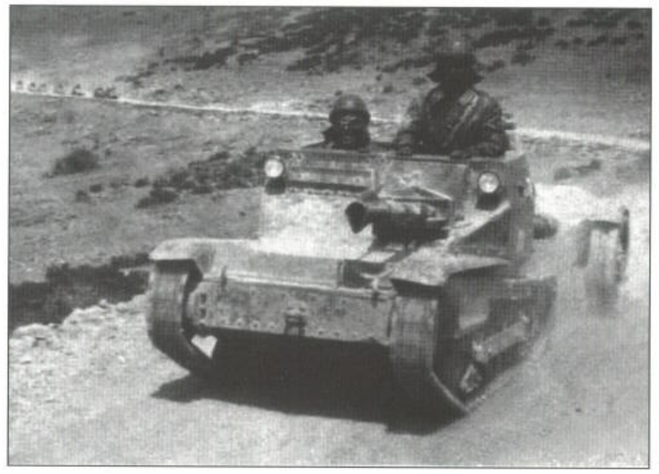


Autoametralladora soviético FA.1 puesto fuera de combate por los disparos de los buques nacionales en las inmediaciones de Málaga, donde fue capturado en la mañana del 8 de febrero por la columna del coronel Borbón. (Bundesarchiv 183-C02428a.)

La campaña de Málaga

Habíamos dejado en Andalucía, por un lado, a las tropas de Queipo de Llano –columnas Gómez Cobián y Redondo– combatiendo en el sector Porcuna-Lopera, donde todavía el 8 de enero capturaban "*un carro de asalto* –con toda probabilidad uno de los FA-1 llevado a este frente por la XIV Brigada Internacional– ... *conducido por un brigada francés*" y, por otro, a las fuerzas que compondrían la *Missione Militare* desembarcando en Sevilla sus veinte primeros Fiat-Ansaldo. Con ellos y con los nueve *Carri Veloci* supervivientes de la Compañía «*Navalcarnero*» y sus dotaciones, se constituyeron la 1.ª y la 2.ª Compañías, del que posteriormente sería el *Comando Repparti Specializzati,* a las órdenes de los capitanes Oreste Fortuna y Paolo Paladini, respectivamente. El 21 de enero desembarcaban en Cádiz[1] los hombres y el material preciso para constituir la 3.ª Compañía (capitán Miduri) que, como veremos, no estuvo a punto para participar en la ofensiva sobre Málaga. También se contaba con una Compañía de Autos Blindados –a las órdenes del teniente Todisco–, con ocho Lanzia I.Z y I.ZM encuadrados en tres pelotones, cuya fecha de llegada no ha podido precisarse.

Los *Carri Veloci* de la *Missione Militare* superaron con relativa facilidad la dura orografía de las cresterías malagueñas. Adviértase que el C.V.33 IIº Tipo de la imagen a la derecha es un carro lanzallamas.



Autoametralladora-cañón soviético BA.6 capturado por las tropas del coronel Borbón el 6 de febrero entre Marbella y Fuengirola.

La decisión para conquistar Málaga había sido tomada de común acuerdo entre el general Queipo de Llano y el Generalísimo Franco a finales de noviembre de 1936, mas la carencia de fuerzas en el frente andaluz, cuya condición de "secundario" eliminaba cualquier posibilidad de recibir refuerzos de los frentes principales, había obligado a renunciar a una ofensiva general, limitándose a una serie de avances alternativos e intermitentes que se llevaban a cabo desde el 14 de enero e iban ganando terreno en la provincia, aproximando los frentes a su capital a la espera del momento que se considerara oportuno para asestar el golpe final. La ocasión se presentó con la llegada de las fuerzas italianas a Cádiz y Sevilla que constituían una masa de maniobra, momentáneamente a disposición del general Queipo de Llano, con la que montar una maniobra resolutoria.

La ofensiva no se hizo esperar. A finales de enero/principios de febrero quedaban listas las oportunas Órdenes de Operaciones que preveían un avance convergente sobre la capital malagueña de seis columnas españolas y tres italianas. Sobre estas últimas descansaría la acción principal en las direcciones Antequera-Málaga, Loja-Málaga y Alhama-Vélez Málaga[2], mientras quedaban reservadas a las españolas las acciones de flanqueo de las anteriores, salvo las columnas "de Ronda" (coronel Corrales) y "de Algeciras" (coronel Borbón) a las que se encomendaba la ocupación de la parte occidental de la provincia hasta la capital. En lo sucesivo, centraremos nuestra atención en las columnas italianas por ser las únicas que contaba con medios blindados, con la excepción de la columna "de Ronda", que disponía de "*tres carros blindados*" que venía empleando en las operaciones efectuadas desde el 14 de enero (Puerto del Madroño, Jubrique, Benhavis, Puerto del Viento...) sin que se haya podido precisar de qué modelo eran. Es muy probable que se tratara de alguno de los empleados en la conquista de la propia Ronda en septiembre (ver página 44-45)[3]; en cualquier caso, su importancia en las operaciones fue mínima.

Por su parte, las fuerzas republicanas carecían prácticamente de medios acorazados, pues su resistencia a la militarización y su pasividad en la preparación para la guerra habían hecho que en esta

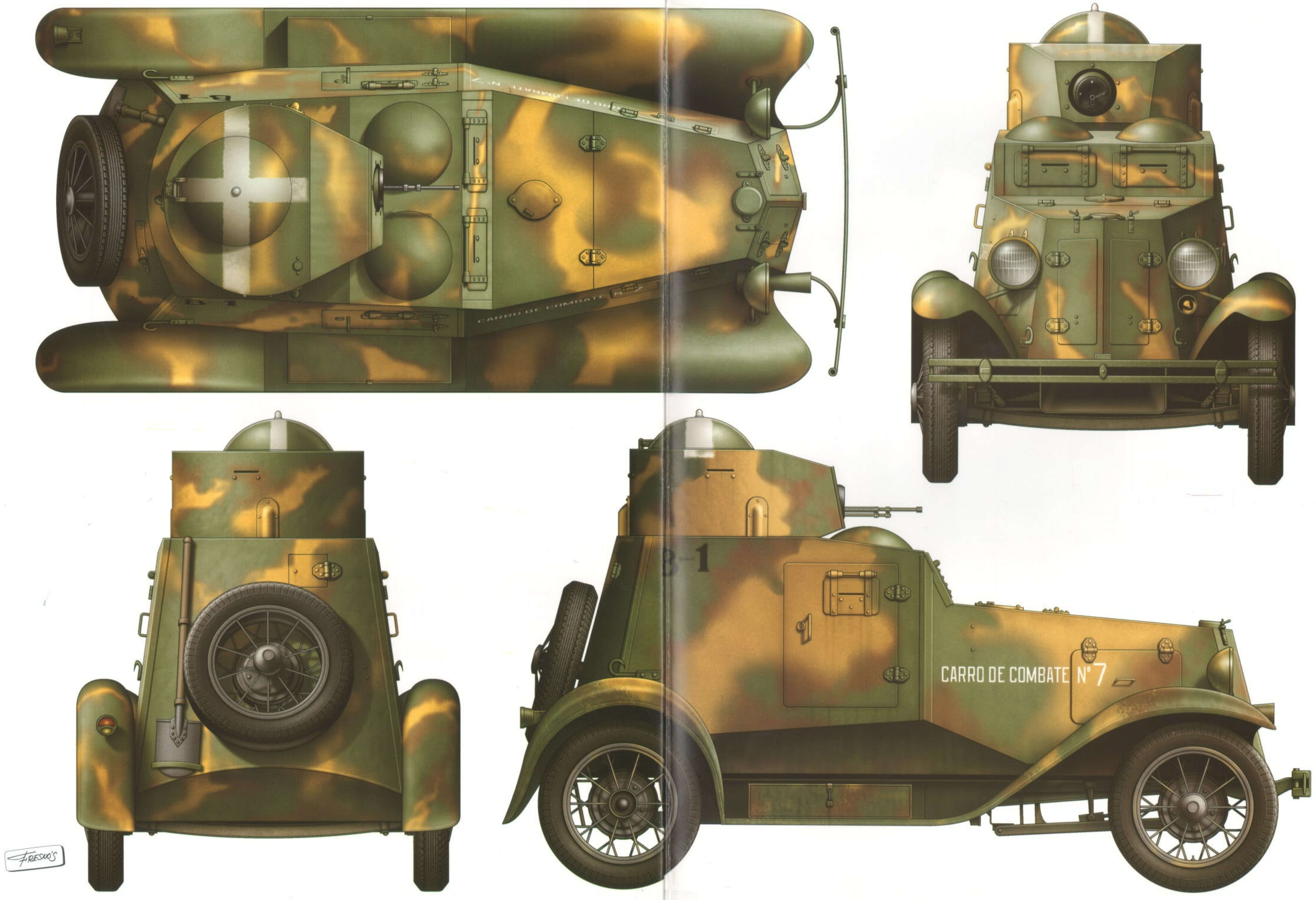
Autoametralladora Lanzia I.Z de la compañía del teniente Todisco dando protección a una columna motorizada sobre una carretera malagueña.

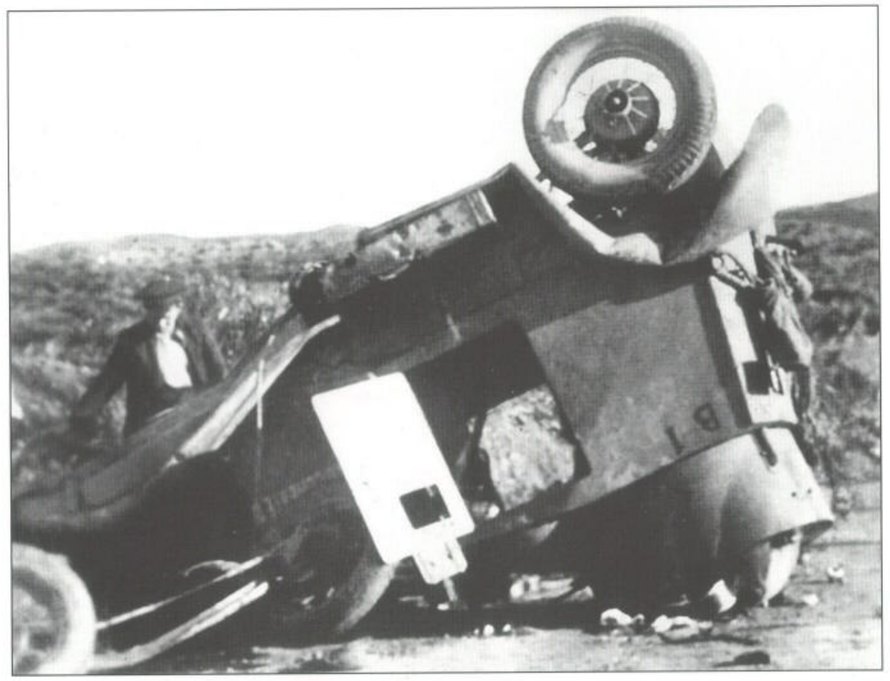
---

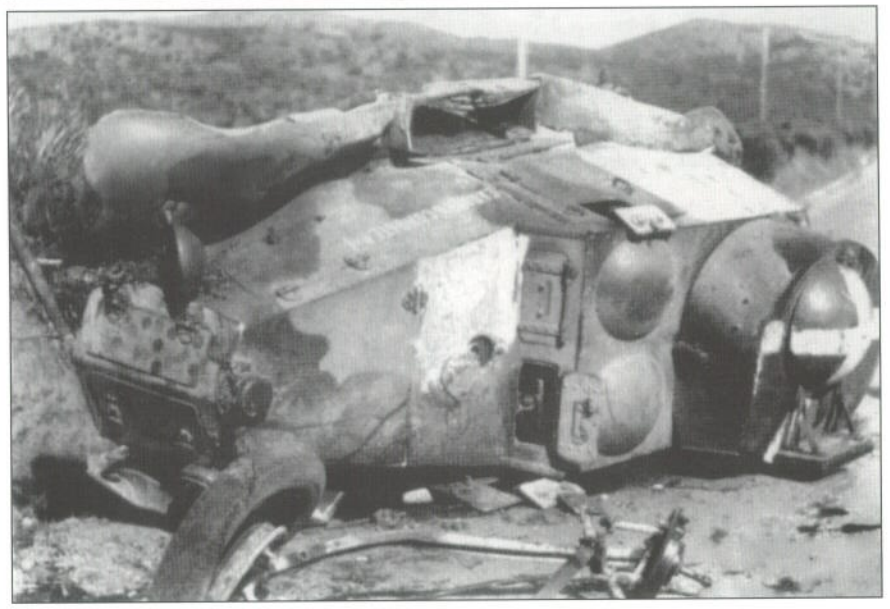
[1] No están claros la fecha y el medio en que llegaron los carros de la 3ª Compañía. Se ha escrito que el equipo y las dotaciones se recibieron el 21 de enero en el «*Sannio*»; sin embargo, los documentos italianos utilizados por Franco Bargoni en su libro «***L'Impegno Navale Italiano durante la Guerra Civile Spagnola (1936-39)***», nos dicen que el «*Sannio*» rindió su primer viaje en Cádiz el 29 de enero y no recogen la presencia de medios blindados entre su cargamento.

[2] Las fuerzas españolas sumaban 15 batallones, 19 compañías sueltas, 1 escuadrón pié a tierra y 14 baterías. Las italianas contaban con 14 batallones (banderas) y 12 baterías; no obstante, les fue confiada a estas últimas la acción principal por su mejor equipamiento, abundante motorización y el hecho de disponer de carros y aviones de apoyo propios.

[3] Y, tal vez, alguno de los FA-1 capturados en Lopera que, en enero de 1937, constituirían el embrión de la Agrupación de Carros Blindados del Ejército del Sur. Según Javier de Mazarrasa, se trataba de un camión protegido de preguerra y dos Renault FT.17 "*capturados en el frente extremeño*" y reparados en Sevilla.


B-1
CARRO DE COMBATE N°7
FRESNO'S





Dos vistas más del mismo autoametralladora soviético FA.1 de la imagen superior de la página 140, capturado por las tropas nacionales.

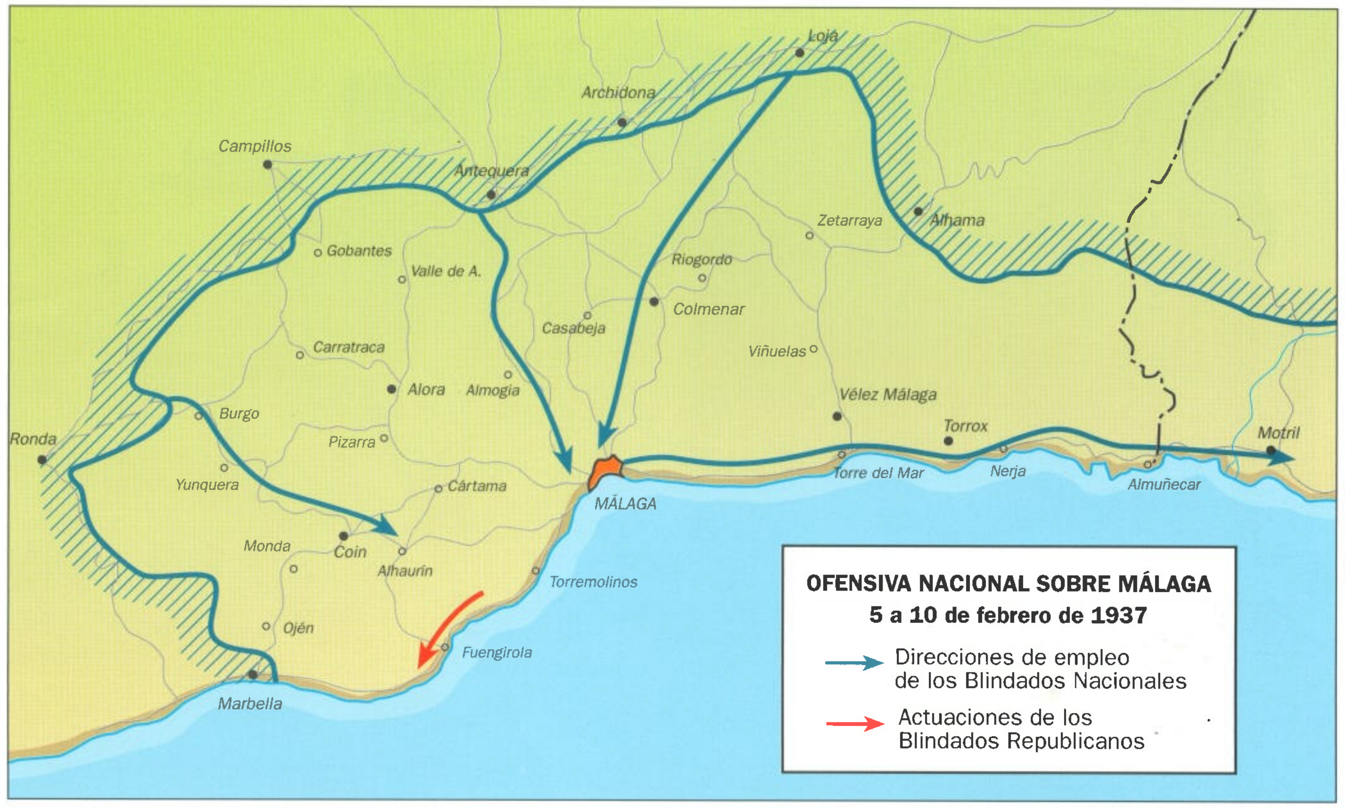
provincia fueran muy escasos los camiones blindados artesanalmente que se alistaron, en contraste con otras comarcas andaluzas, tan prolíficas en lo que se refiere a esta clase de medios. Sin embargo, en vísperas de la ofensiva, el 3 de febrero, habían llegado seis blindados de los modelos Ba-6 y FA-1 –cuya presencia en el teatro de operaciones confirman las fotografías que nos muestran vehículos de estos dos tipos capturados por los nacionales–, enviados entre otros refuerzos por el Ejército del Sur, cuya presencia apenas se notaría en las operaciones, salvo en lo referente a las noticias relacionadas con su captura.

Volviendo a las fuerzas que componían la *Missione Militare*, su jefe, el coronel Mario Roata ("*Manzini*", en España) tuvo en un principio la intención de emplear las tres compañías de carros –y, por supuesto, la de blindados– de que disponía, de suerte que en la Orden de Operaciones que había emitido el 30 de enero asignaba dos compañías a la Columna de la Derecha (Antequera), una compañía y un pelotón de blindados a la Columna Centro (Loja) y un pelotón de carros de la 3.ª Compañía a la Columna de la Izquierda (Alhama), mientras dejaba al Grupo de Blindados, menos un pelotón, en la Reserva, a su disposición inmediata. Sin embargo, a la hora de la verdad la 3.ª Compañía no estaba aún preparada para entrar en combate, por lo que hubo de rehacerse el despliegue de medios acorazados que pasaría a ser:

- Columna de Antequera: 2.ª Compañía de Carros (capitán Paolo Paladini) y 1.er Pelotón de Autos Blindados.
- Columna de Loja: 1.ª Compañía de Carros (capitán Oreste Fortuna) y 2.º Pelotón de Autos Blindados.
- Columna de Alhama: Un pelotón de carros de la 3.ª Compañía.
- Reserva. 3.er Pelotón de Autos Blindados.

Como puede verse, se alineaba en el dispositivo una sección de la 3.ª Compañía de Carros; probablemente, de forma testimonial, ya que no se tienen noticias posteriores de su actuación en la batalla.

Ésta comenzó el 5 de febrero, con el avance de las columnas sobre la divisoria, pues todas tenían enfrente puertos de montaña que ocuparon en esta primera jornada. La columna de Alhama tuvo que forzar el puerto de Zafarraya; la de Loja, el de los Alazores y la de Antequera, el de la Boca del Asno. La 2.ª Compañía de Carros, que acompañaba a esta última, tras vencer la resistencia del paso, emprendió un arriesgado avance hasta Villanueva de la Concepción, repostando sobre la marcha; sin embargo, al no ser acompañada por la infantería, hubo de replegarse hasta reunirse con ésta, tras haber perdido el carro del teniente Teresio Corsico, que resultó muerto. La columna del coronel Borbón (columna de Algeciras), que avanzaba por la costa, capturó "*tres camiones armados con cañón*"[4]; con toda probabilidad, autoametralladoras-cañón BA-6. La progresión de las columnas continuó imparable en la jornada siguiente en que los carros del capitán Paladini ocupaban, ahora definitivamente, Villanueva de la Concepción, tomaban el puente sobre el arroyo Campanillas, evitando que pudieran dar fuego a las cargas preparadas para su voladura, y continuaban hasta Almogía, en tanto los de la 1.ª Compañía llegaban a las proximidades de Viñuelas.



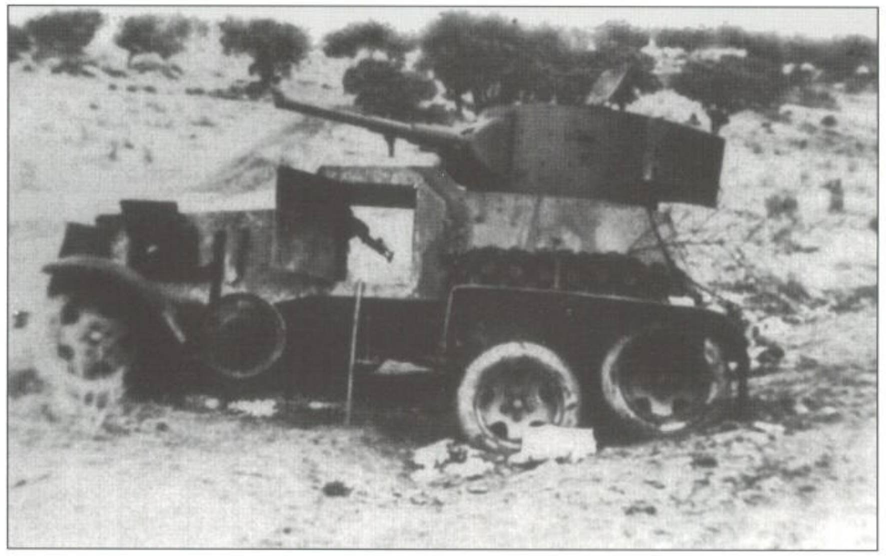
OFENSIVA NACIONAL SOBRE MÁLAGA
5 a 10 de febrero de 1937

→ Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales

→ Actuaciones de los Blindados Republicanos

El día 7 alcanzaban las columnas de Antequera y Loja las inmediaciones de Málaga, mientras la de Alhama amagaba Vélez Málaga, amenazando con cortar las vías de escape de la capital andaluza, en la que entraban en las primeras horas de la mañana del día 8 las dos columnas "legionarias" citadas y la española del coronel Borbón, capturando, entre otro material de guerra, "*varios carros blindados*", según el Boletín Informativo del Cuartel General del Generalísimo. El mismo Boletín, de fecha 9, agregaba al material cogido en la jornada anterior "*un tren blindado completo*", aunque una crónica de prensa[5] aclaraba que se trataba de "*varios vagones blindados*" que tal vez estuvieran en fase de alistamiento, pues no hay noticias de que los malagueños emplearan tal ingenio en el frente[6]. La campaña, como puede verse, había sido fulgurante, aunque lo cierto es que la victoria se había logrado frente a un enemigo completamente desorganizado y desmoralizado.

Recién liberada la capital andaluza, se organizó, a las órdenes del coronel Salvi, una columna motorizada de la que formaba parte la 1.ª Compañía de carros, con el designio de explotar el éxito en dirección a Almería. Salida de Málaga en la medianoche del 8 al 9, contactaba en Vélez Málaga con las fuerzas del coronel Guassardo (columna de Alhama), que tomó el mando del conjunto, ocupando sin apenas lucha Nerja y Almuñecar. El 10 llegaba al Guadalfeo donde tuvo que enfrentarse a los refuerzos republicanos que, procedentes de Almería, acudían a recomponer el frente. Los carros de Guassardo lograron cruzar el río, a costa de perder dos de ellos: el del *maresciallo* Genesú y el del soldado Giovanni Magno. Pese a la resistencia republicana, la columna *celere* logró perforar su línea y entrar en Motril a media mañana de ese mismo día 10. El Mando nacional dio por concluida la ofensiva.



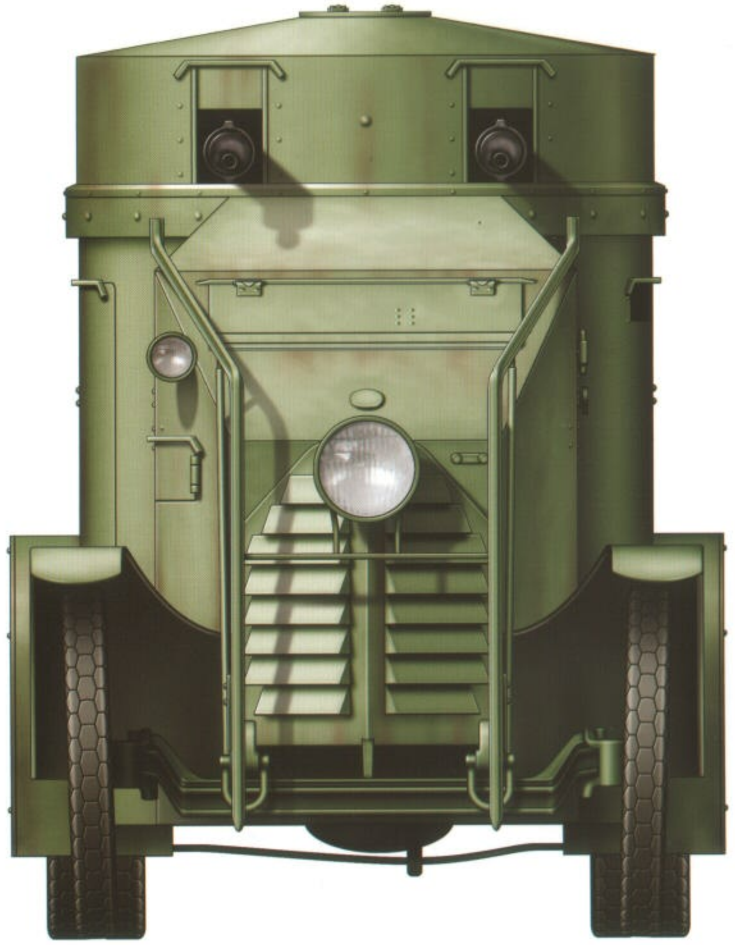
Al parecer, las tropas nacionales capturaron durante la campaña de Málaga los seis blindados –Ba.6 y FA.1– recibidos como refuerzo en la capital andaluza poco antes de la ofensiva aunque, a tenor de las fotografías, no todos estaban en estado de servicio; algunos, ni tan siquiera recuperables, si bien podían emplearse como fuente de repuestos.

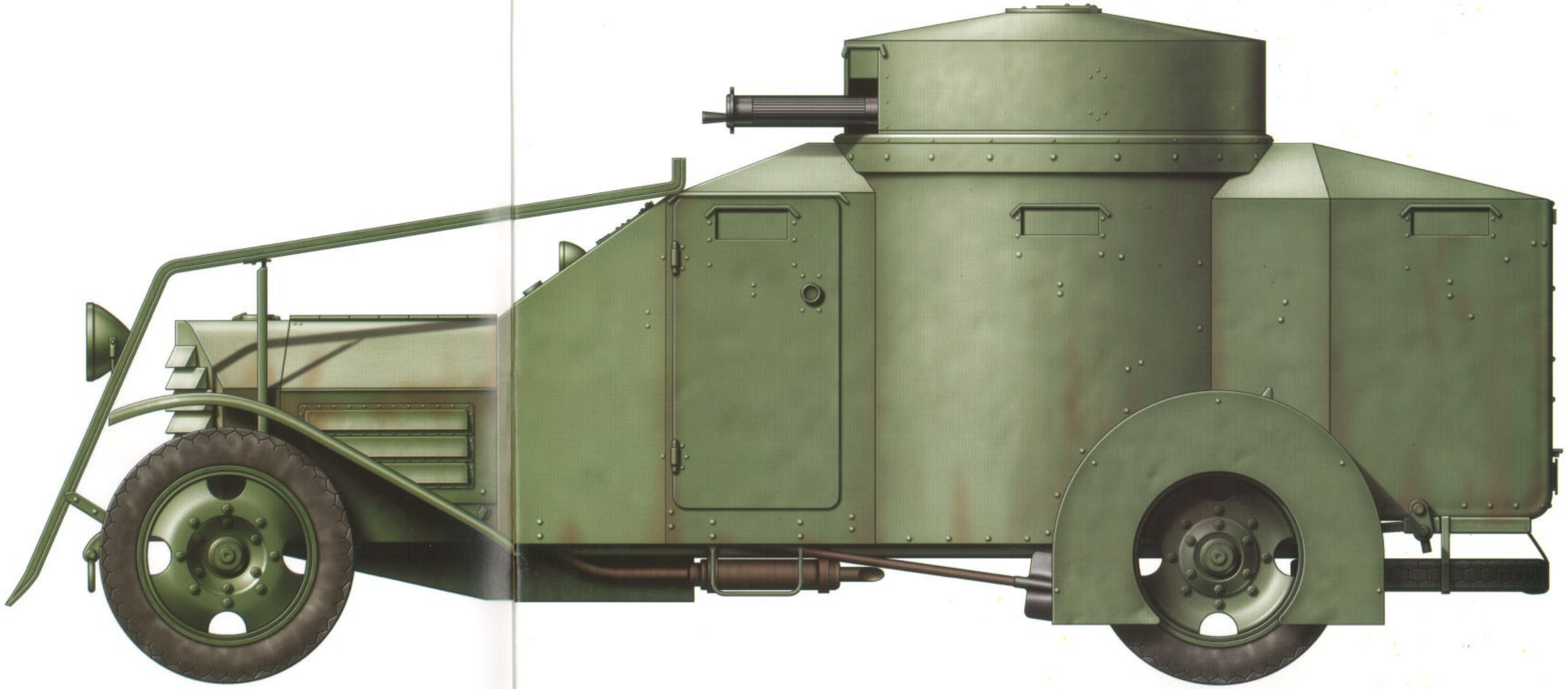
---

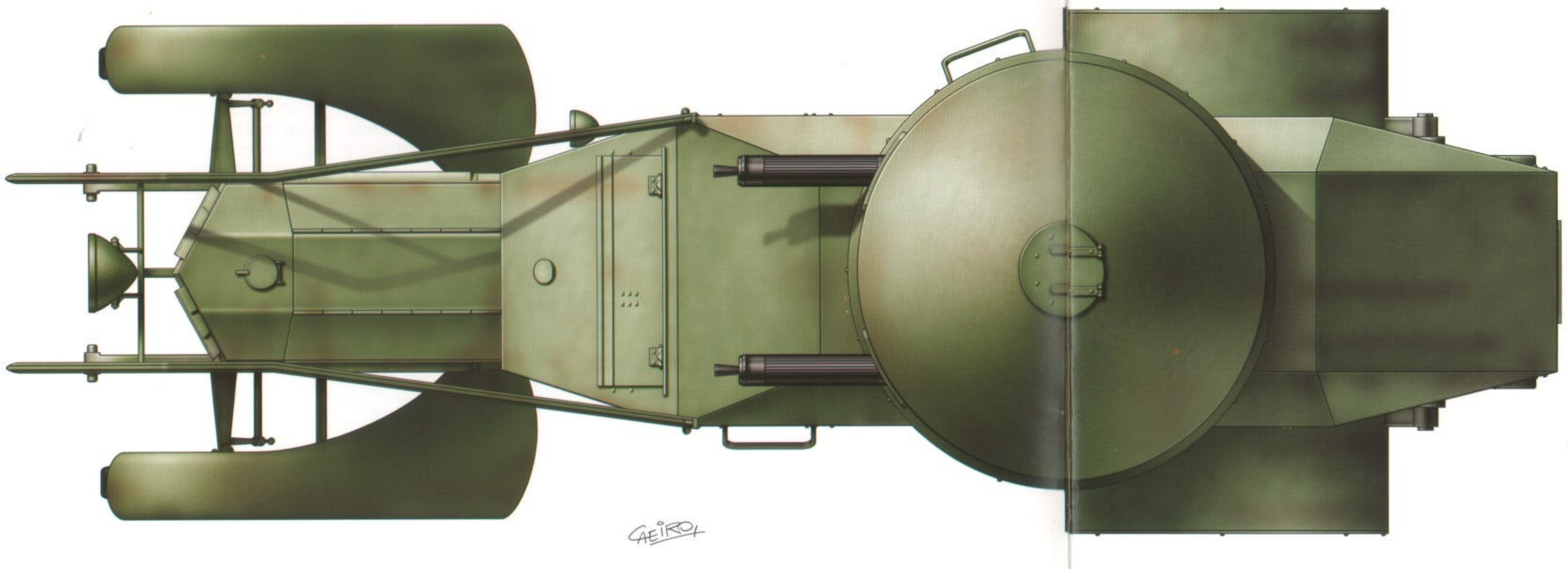
[4] Boletín Informativo del Cuartel General del Generalísimo, de 6 de febrero de 1937.

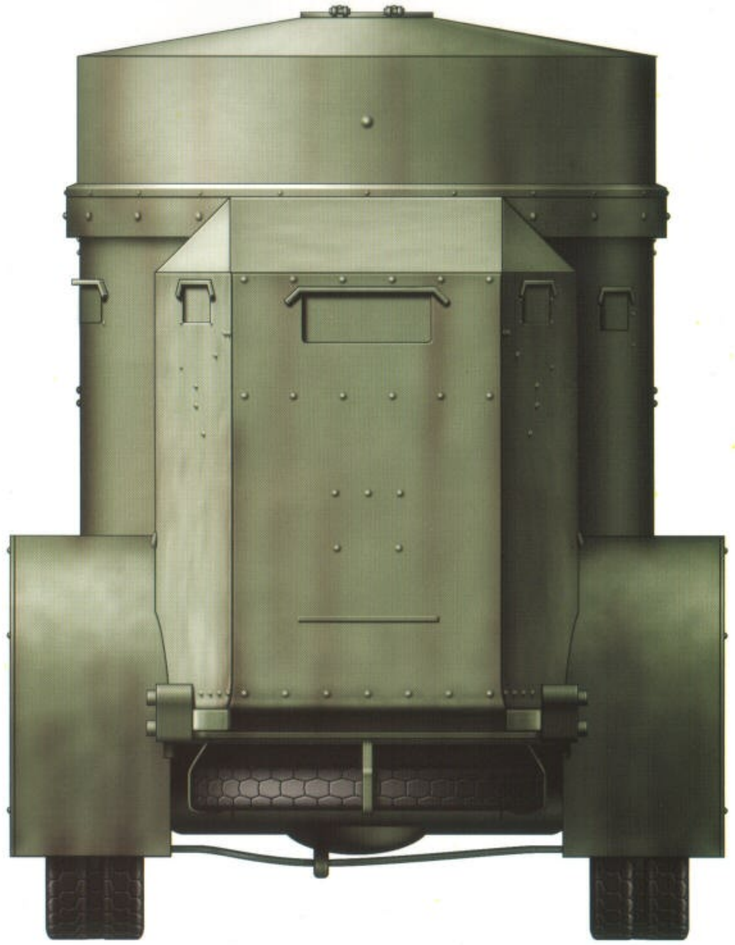
[5] Diario «**Región**», de Oviedo, de 10 de febrero de 1937.

[6] Aunque Nicola Pignato («***Mezzí Corazzati e Blindati. 1935-1939***», pág. 36) afirma que "… *il primo impiego di questi treni … risale alla battaglia di Malaga (gennaio 1937* –sic, por febrero–*) dove uno di essi cadde* [¡Como no!] *in mano ai legionari italiani*…"






CAEIRO



Cuatro autoametralladoras italianos –en este caso, Lancia 1ZM– aparcados en la plaza de la marina –esquina Marqués de larios– de Máalaga una vez consumada la ocupación de la ciudad.

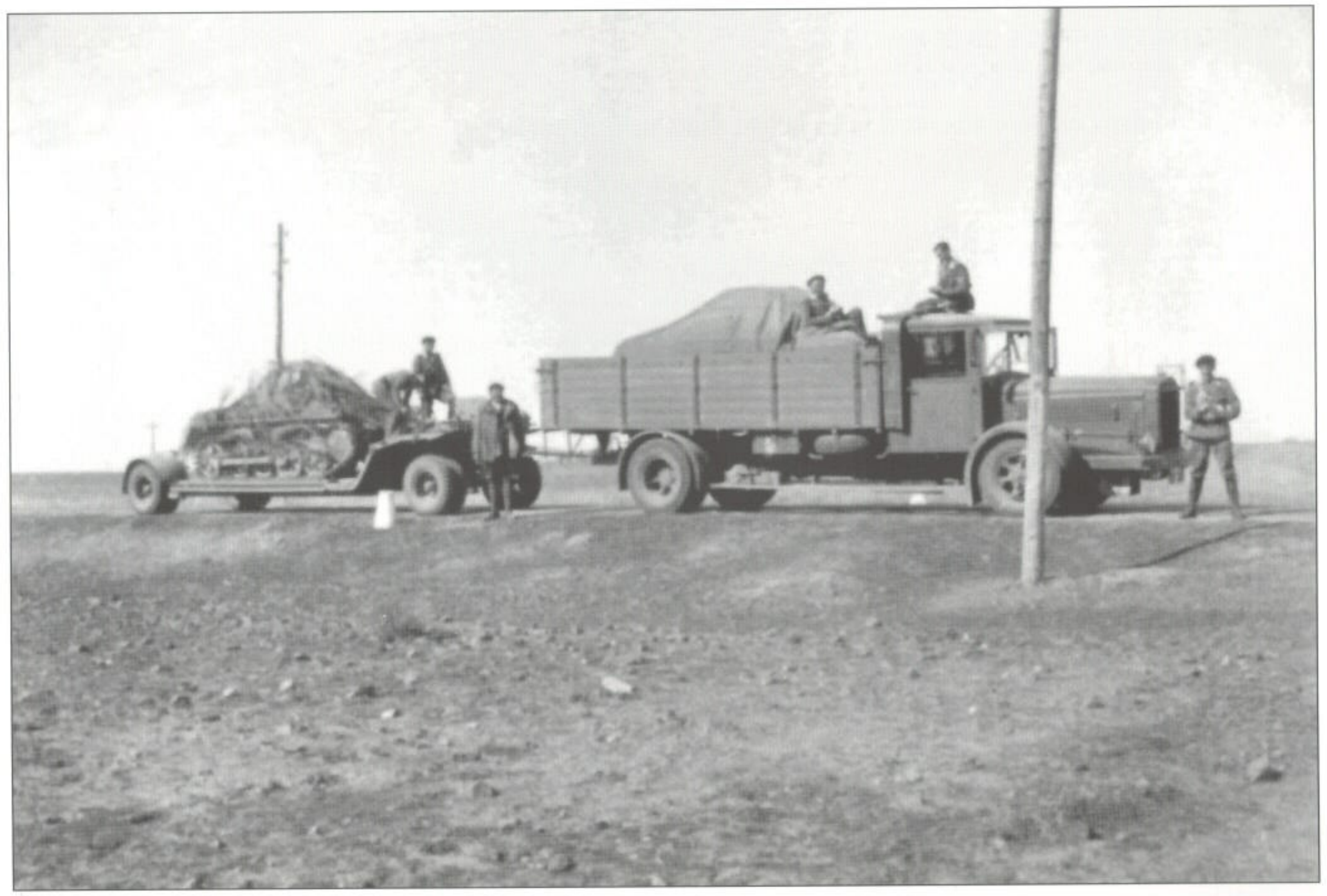
No obstante, en las siguientes fechas continuarían llegando nuevos refuerzos republicanos entre los cuales figuraba una compañía de T-26 que la Brigada *Pavlov* envió el día 11 –los primeros carros de este tipo que se veían en Andalucía–, a los que poco más tarde se unían una segunda compañía, organizada con los restos de la antigua Agrupación Krivoshein[7], y una compañía de blindados que constituirían las fuerzas acorazadas del reorganizado Ejército del Sur republicano. La Brigada *Pavlov* pudo no sólo reponer la compañía cedida, sino también completar holgadamente su orgánica a base de dos nuevas partidas de carros soviéticos llegadas a primeros de marzo. Una en el «*Cabo Santo Tomé*», que entró en Cartagena el día 6, llevando a bordo sesenta T-26 y otra de cuarenta carros del mismo modelo que llegó al día siguiente –7–, en el «*Darro*».

Del lado nacional, habían continuado recibiéndose en los puertos andaluces las remesas de hombres y materiales que habrían de constituir el *Corpo Truppe Volontarie* (C.T.V.). Así, el 6 de febrero, había desembarcado del «*Sardegna*» en Cádiz el Mando del Batallón de Carros de Asalto y, el 22, del «*Sicilia*», los 14 *carri veloci* precisos para constituir la nueva 4.ª compañía a las órdenes del capitán Cascio. El día 16 se había constituido en San'Lúcar la Mayor, bajo el mando del coronel (habilitado) Carlo Rivolta, el *Comando Repartí Specializzati* que encuadraría las compañías del Batallón de Carros y la de blindados, enviadas por Italia hasta el momento, más una Compañía de Moto-Ametralladoras (capitán Ricci), una sección de piezas contra-carro de 47 mm. (teniente Valeri) y una Compañía Química-Lanzallamas (capitán Bernardino Grimaldi). Pero estas fuerzas no estaban destinadas al Ejército del Sur, sino que pronto partirían hacia el Centro donde combatirían en marzo en tierras de Guadalajara.

Los medios blindados a disposición del general Queipo de Llano quedarían reducidos, de momento, a los blindados BA-6 y FA-1 capturados a los republicanos en Lopera y Málaga con los que, en número de cinco, constituiría la Agrupación de Carros Blindados del Ejército del Sur.

---

[7] Según Ramón Salas («**Historia del Ejército Popular de la República**», págs. 821 y 834). Sin embargo, hay que tener en cuenta que en esa fecha la Brigada de Tanques estaba embebida por completo en los combates del Jarama, por lo que es poco probable que estuviera dispuesta a desprenderse de una compañía de carros; más bien debió ser al revés, siendo el refuerzo procedente de dicha Brigada el llegado en segundo lugar, cuando ya se habían recibido los nuevos envíos desde la U.R.S.S.

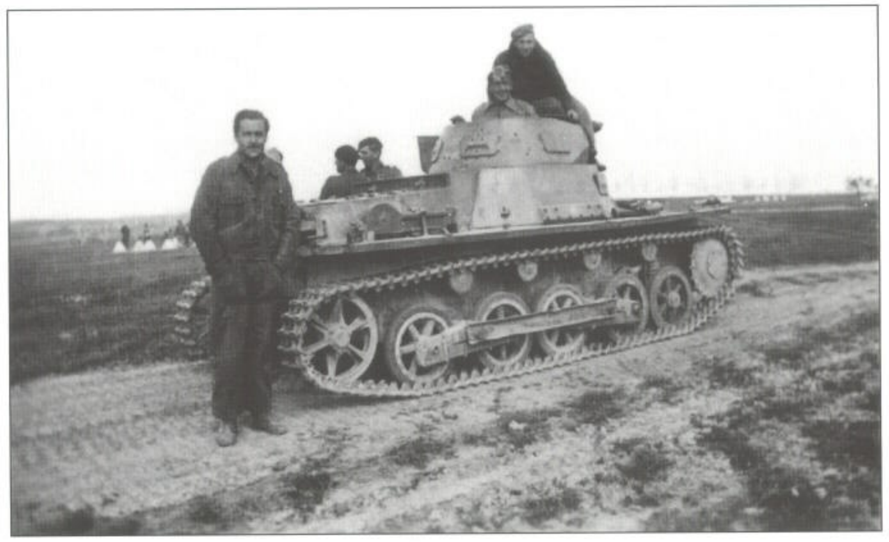


La batalla del Jarama

Los *Panzer* I nacionales se aproximan al frente para tomar parte en la ofensiva. La imagen nos muestra un camión de dos ejes Vomag 6LR 653 –del tipo utilizado habitualmente por el Batallón de Carros de Combate– que lleva un carro en la caja, cubierto por una lona, y otro –un *Panzer* I *Ausf* A– a remolque sobre una plataforma Sd.Ah.115. (Campesino.)

Como hemos visto, el 19 de diciembre de 1936 sufría un parón la segunda fase de la ofensiva nacional emprendida al N.O. de Madrid con la intención de cortar la carretera a La Coruña y envolver la capital por el Norte. No se trataba de la paralización definitiva del ataque sino de una pausa forzada por el mal tiempo y aconsejada por la necesidad de reorganizar y reforzar el dispositivo antes de proseguir la maniobra. Sin embargo, estaba claro que las Fuerzas de Defensa de Madrid se estaban mostrando muy capaces de hacerla fracasar, por lo que el Mando nacional comenzó a considerar la posibilidad de cambiar el punto de aplicación de su esfuerzo principal a otro teatro de operaciones, llevándolo al sur de la capital, con el ánimo de cortar la carretera de Valencia, habida cuenta que el doble envolvimiento de Madrid, por el Norte y por el Sur, que hubiera sido la operación deseable, no había podido –ni podía ahora– ejecutarse de forma simultánea por carecer del volumen de tropas que se precisaba para ello. En consecuencia, ese mismo 19 de diciembre, veía la luz una decisión del Generalísimo que disponía el corte de "*... las comunicaciones del enemigo con Levante, ocupando la línea Arganda-Loeches y Alcalá de Henares...*".

El 10 de enero de 1937, cuando aún se combatía entre Las Rozas y Villafranca del Castillo, en la que sería tercera y última fase de la maniobra de envolvimiento de



La 3.ª Compañía de Carros nacional, que había tenido su bautismo de fuego durante los últimos combates en el sector de la carretera de La Coruña, participaría un mes más tarde en la batalla del Jarama, plenamente operativa, con sus *Panzer* I *Ausf* B.

BATALLON DE CARROS DE COMBATE
= = = = = = = = = = = = = = = = =

MANDO
= = = = =

Estado de personal, armamento y material del expresado cuerpo

PERSONAL
= = = = = =

Jefes	1
Oficiales	19
Suboficiales	23
Tropa	294

ARMAMENTO
= = = = = = = =

Fusiles de 7 m/m	42
Mosquetones de 7 m/m	81
Ametralladoras de 7,92 m/m	84
Machetes de fusil de 7 m/m	48
Piezas anti-Tanques de 37	8
Carros de combate	42
Pistolas	132
Coches remolque de Anti-Tanques (Piezas)	9

MATERIAL
= = = = = = =

Cocinas de campaña	3
Paquetes individuales de curación	120
Bolsas de practicante	1
Caretas Anti-Gas	288
Cascos de acero	60
Autos ligeros	8
Camionetas	15
Camiones	2
Motos	2
Cantimploras	5
Encerados	4
Cubas para agua	4
Bolsas de campaña	97

Cuatro-Vientos 8 de febrero de 1937

(A.G.M. - D.N. – L. 1 – C.24)

Madrid por el Norte. El general Mola, dando por fracasada la ofensiva, firmaba en Ávila unas Instrucciones Complementarias que desarrollaban la idea expresada por el general Franco veinte días antes y se concretarían en la oportuna Orden General de Operaciones emitida por la División Reforzada de Madrid el 22 de enero.

Las fuerzas encargadas de ejecutar la maniobra quedaron organizadas en cinco brigadas con un total de veintiocho batallones de infantería, tres regimientos de caballería, veintiocho baterías de artillería, cinco secciones de cañones antitanques, cinco compañías de zapadores y dos compañías de pontoneros[1]. Como hemos visto, el Ejército nacional sólo disponía por esas fechas de un Batallón de Carros de Combate (comandante José Pujales Carrasco) constituido por tres compañías, con un total de 42 carros *Panzer* I, y una Compañía de Antitanques, con ocho piezas Pak 35/36 de 37 mm. de calibre (ver cuadro adjunto), toda vez que los otros carros que había conseguido importar –los C.V.33 y C.V.35 de la Compañía *«Navalcarnero»*– habían sido entregados el 22 de diciembre a la *Missione Militare* italiana, que estaba organizándose en Andalucía como antecedente del *Corpo Truppe Volontarie*, para servir de base a la creación de la Agrupación de Carros de Asalto de dicha gran unidad. Como es lógico, dada la magnitud de la ofensiva que se iba a emprender, el Batallón de Carros de Combate fue asignado íntegramente a la misma, con la siguiente distribución inicial pues, como se verá, una vez entablada la batalla, sus compañías fueron empleadas en cada momento allí donde hicieron falta:

- 1.ª Cía. del Bon. de Carros de Combate (15 carros). Agregada a la 3.ª Brigada (coronel Fernando Barrón Ortiz), esta compañía quedaría afectada a la 1.ª Brigada (coronel Ricardo Rada Peral) durante la primera fase de la ofensiva.
- 2.ª Cía del Bon. de Carros, menos una sección (11 carros). Agregada a la 2.ª Brigada (coronel Fernando Sáez de Buruaga y Polanco).
- 2.ª Sec. de la 2.ª Cía. del Bon. de Carros de Combate (5 carros). Agregada a la 5.ª Brigada (coronel Francisco García Escámez).
- 3.ª Cía. del Bon. de Carros de Combate (11 carros). Agregada a la 4.ª Brigada (coronel Carlos Asensio Cavanillas).

---

[1] El detalle de estas fuerzas puede verse en las páginas 8-9 del libro **«La Batalla del Jarama»** de Rafael Permuy López y Artemio Mortera Pérez.

Dos vistas de una sección de carros soviéticos preparada para entrar en combate. Los T-26 de Pavlov tuvieron un especial protagonismo en la batalla del Jarama al ir retardando con sus contraataques el avance nacional hasta dar tiempo a la llegada de las reservas republicanas. (Biblioteca Nacional.)

Estaba previsto que la ofensiva nacional comenzara el 24 de enero pero el día anterior se desencadenó un temporal de lluvias que aconsejó aplazarla; no obstante, la 1.ª Brigada (coronel Ricardo Rada Peral) inició un ataque contra el cerro de Cabeza Fuerte llevando en vanguardia la 1.ª Compañía de Carros (capitán José García García). El barrizal impidió el avance de la infantería, dificultando extraordinariamente la maniobra de los *Panzer* I, por lo que se ordenó suspender la acción y el regreso de las unidades participantes a sus bases de partida.

El mal tiempo obligó a posponer la ofensiva hasta el día 6 de febrero en que la 1.ª Brigada, con el apoyo de la 1.ª Compañía de Carros y la Compañía de Antitanques ocupó Cabeza Fuerte y La Marañosa. La 2.ª Cía. (al mando, desde el 22 de enero, del capitán José Losada Vera), con sólo las secciones 1.ª (alférez Tegel) y 3.ª (alférez Hórquez)[2], cooperó al avance de la 2.ª Brigada en dirección a San Martín de la Vega, ocupando posiciones que dominaban el curso del Jarama y la casa Gózquez de Arriba. La 3.ª Cía. (capitán Gonzalo Díez de la Lastra), en apoyo de la 5.ª Brigada avanzó hasta ocupar Ciempozuelos, sufriendo dos heridos[3].

El día 7, la 1.ª Compañía de Carros y la de Antitanques pasaron a prestar apoyo a la 2.ª Brigada y operaron junto con la 2.ª Compañía, agregada a ésta, bajo el mando conjunto del comandante Pujales, en el sector de San Martín de la Vega, ocupando las posiciones que dominaban el pueblo. Ante la ofensiva nacional, el Ejército del Centro republicano envió al frente una compañía de carros T-26 que, de momento, fue agregada a la 17.ª Brigada, encargada de defender el sector comprendido entre los puentes de San Martín de la Vega y Titulcia. No obstante, el Mando republicano persistía en la idea de que el

---

[2] La 2.ª Sección (alférez Fernández) se hallaba ese mismo día operando en Pozuelo de Alarcón, al O. de Madrid.

[3] El soldado Patricio Villarán Villarán y el falangista Daniel Huici Martínez.

Los contraataques que los T-26 republicanos efectuaron contra el puente de Pindoque tuvieron lugar bajo la vista y el fuego de la artillería nacional, que alcanzó a buen número de ellos, cuyos restos sembraron el campo de batalla en la margen oriental del Jarama. (Instituto de Historia y Cultura Aeronaútica 4563 [01].)

ataque nacional se dirigía hacia Vallecas, con la intención de abordar Madrid por el sur, por lo que en esa jornada creó una Agrupación, a las órdenes de Modesto, a la que agregó el resto de la Brigada de Tanques, con la misión de defender el Vértice Coberteras y el Espolón de Vaciamadrid.

Al día siguiente –8–, la 1.ª Compañía y la de Antitanques retornaban en apoyo de la 1.ª Brigada con la que, tras vencer una dura resistencia en las Casas de Eulogio, ocupaban precisamente los citados Vértice Coberteras y Espolón de Vaciamadrid (cota 654), que constituirían el guardaflanco izquierdo del ataque nacional. La 11.ª División (Líster), con el apoyo de la Brigada de Tanques, trataría de recuperar dichos enclaves en la jornada siguiente, pero el contraataque fue rechazado, aunque Líster pretenda lo contrario, pues si bien es cierto que los T-26 llegaron a penetrar en las posiciones de Vaciamadrid, fueron expulsados de las mismas por las dos compañías del 2.º Tabor de Melilla, que las defendían. Las brigadas nacionales establecieron su frente alineado con la margen oeste del Jarama; el mal tiempo les impuso un respiro que aprovecharon para reorganizarse antes de forzar el paso del río.

Tendría éste lugar en la madrugada del día 11 en que el 1.º Tabor de Tiradores de Ifni cruzó por sorpresa el puente de ferrocarril de Pindoque, eliminando a los internacionales de la 2.ª Compañía del Batallón «*André Marty*», que lo defendían. Como quiera que tal puente –metálico, con la vía férrea al aire y sólo unas pasarelas de chapa para el tránsito de peatones– no permitía el paso de los carros u otros vehículos, se decidió que fuera la caballería quien lo cruzara –por las citadas pasarelas– como fuerza móvil para explotar el éxito. Los *Panzer* I de la 1.ª Compañía se vieron limitados al apoyo de la operación con el fuego de sus ametralladoras desde la orilla oeste; como quiera que tal apoyo se efectuaba al descubierto, bajo el fuego de la artillería y la aviación enemigas, la Compañía sufriría dos heridos[4]. El cruce del río alertó sobre la auténtica dirección de la ofensiva nacional al Mando republicano que decidió enviar la Brigada de Tanques, de Pavlov, al completo –excepto una compañía que permaneció agregada al Cuerpo de Ejército de Madrid y la que, como sabemos, se hallaba desde el día 8 en San Martín de la Vega– al sector de Arganda, que mandaba el coronel don Arturo Mena Roig. Desde el mismo instante de su llegada, los carros de Pavlov se convirtieron en los auténticos protagonistas de la batalla defensiva, primeramente, y de la contraofensiva, más tarde. Sus ataques en masa –en número relativamente muy elevado respecto a las magnitudes de la guerra española y, desde luego, no visto reunido hasta el momento en los campos de batalla de la misma–, a falta de una reacción organizada de la infantería, que no los acompañaba, hicieron de ellos la única fuerza capaz de oponerse al avance nacional y, si bien es verdad que no lograron perforar el dispositivo de sus adversarios, también lo es que consiguieron retrasar la progresión de los mismos hasta dar tiempo a la llegada de los refuerzos con que recomponer el frente derrumbado. El primero de tales ataques tuvo lugar hacia las 10,00 de la mañana del mismo día 11 en que una compañía de carros T-26 desembocó en la llanada que conforma la margen este del Jarama, amenazando con destruir la todavía débil cabeza de puente nacional. El general Varela ordenó entonces el paso a través del puente de la infantería de la 3.ª Brigada y de una batería de acompañamiento de 65/17 que, en unión de tres antitanques de 37 mm. de la 1.ª Batería del Grupo de Artillería de esta especialidad[5] que aún no habían cruzado el río, lograron rechazar los carros republicanos, dos de los cuales quedaron inutilizados sobre el terreno. A las 15:00 volvían a hacer su aparición unos veinticinco T-26 sobre la zona de operaciones, marchando directamente hacia el Puente de Pindoque, con la intención de cortar la comunicación de las fuerzas que habían ocupado el Vértice Pajares (cota 703), a las que batían por la espalda. A esas horas los tres antitanques anteriormente citados ya estaban en la otra orilla del Jarama y a ellos se uniría el fuego de las baterías hipomóviles de las Brigadas 2.ª y 3.ª, emplazadas en la cresta del acantilado que domina el cauce. Los carros republicanos, a los que no habían seguido los internacionales de los batallones «*Garibaldi*» y «*Dombrowsky*», que debían acompañarlos, se vieron obligados a retirarse dejando abandonados a algunos de ellos[6].

Las Compañías 2.ª, 3.ª y la de Antitanques del Batallón de Carros nacional se encaminaron al puente de piedra de San Martín de la Vega[7] en un intento de cruzar el río a través de él. Al aproximase al mismo, los republicanos volaron las cargas que tenían dispuestas, pero el fallo de algunas de ellas impidió su total destrucción. Se aproximó entonces en solitario el carro del capitán de la 3.ª Compañía, Díez de la Lastra, recibiendo intenso fuego desde la orilla adversaria, por lo que desaconsejó el paso en fuerza del puente, pese a que su tablero se hallaba casi intacto.

A pesar del precedente del día anterior en el puente de Pindoque, el de San Martín de la Vega sería igualmente tomado en un golpe de mano llevado a cabo por el 3.º Tabor de Regulares de Tetuán en las primeras horas del día 12. Dicha unidad, tras cruzar el puente por sorpresa, consiguió envolver y exterminar a sus defensores, dejando libre el paso a las fuerzas de la 4.ª Brigada, acompañadas por los carros de la 2.ª y 3.ª Compañías, que se apoderaron de la colina del Pingarrón, donde capturaron una batería de 11,43 cm. y un carro T-26. La 3.ª Cía. tendría en la operación un muerto y tres heridos[8] y un carro "*con la torreta atravesada por disparos enemigos*".

La 2.ª Compañía, oblicuó hacia el Norte, siguiendo la orilla izquierda, en la que ocuparía las lomas próximas a la Casa Isla del Herrero en busca del contacto con las fuerzas que habían cruzado el río por el puente de Pindoque, sufriendo tres bajas[9].

Precisamente por el puente de Pindoque lograba pasar el río, ese mismo día, la 1.ª Compañía de Carros, merced a los tableros tendidos por los pontoneros sobre la vía férrea[10]. Una vez en la orilla derecha del Jarama, cooperaría con la columna Buruaga en la ocupación de la Casa del Guarda. Los republicanos efectuaron con sus carros un nuevo contraataque a través del llano de La Poveda similar a los del día anterior. Una vez más, seguirían sin ser acompañados por la infantería y de nuevo sería la artillería nacional la encargada de rechazarlos, sin que los carros de uno y otro bando llegaran a enfrentarse. Varios T-26 fueron alcanzados por el fuego artillero adversario, pero los carristas descendieron de sus vehículos para recuperar los averiados y, mientras unos disponían el remolque, otros se enfrentaban con sus armas individuales a las tropas nacionales que trataban de capturarlos. Pese a tales esfuerzos, el Boletín Informativo del C.G.G. daba parte de haber tomado cinco carros republicanos, incluido el capturado en el Pingaron.

El día 13, la 1.ª Compañía de Carros nacional atacó, frente a Arganda, las lomas inmediatas a la carretera de Chinchón, ataque en el que sufriría la inutilización de un carro y cuatro bajas de personal[11].

Combatientes nacionales posando para la posteridad sobre uno de los T-26 republicanos tomado en el Jarama, que muestra impactos en la barcaza y la torre.

---

[4] Soldado José Cobos Moreno y legionario José López Vidacal.

[5] El Grupo de Artillería Antitanque no tenía relación alguna con la Compañía de Antitanques del Batallón de Carros de Combate.

[6] Cinco, según el teniente coronel López Muñiz («**La Batalla de Madrid**», pág. 92). El Boletín Informativo del C.G.G. aseguraba que habían sido capturados dos carros, quedando otros cuatro abandonados sobre el terreno.

[7] En realidad, el puente está a 3,4 km. al N.E. de San Martín de la Vega, en la carretera que desde aquella población va a Morata de Tajuña, frente al caserío de Gózquez de Abajo.

[8] El cabo Sebastián Martínez Rodríguez, muerto, y el sargento Eusebio Castro Matute y los falangistas José Ordóñez Pardo y Joaquín Lizárraga Aldea, heridos.

[9] El sargento Bernabé Pagés Lozano, muerto, y el sargento Manuel Alonso Sañudo y el soldado Félix Ruiz Pérez, heridos.

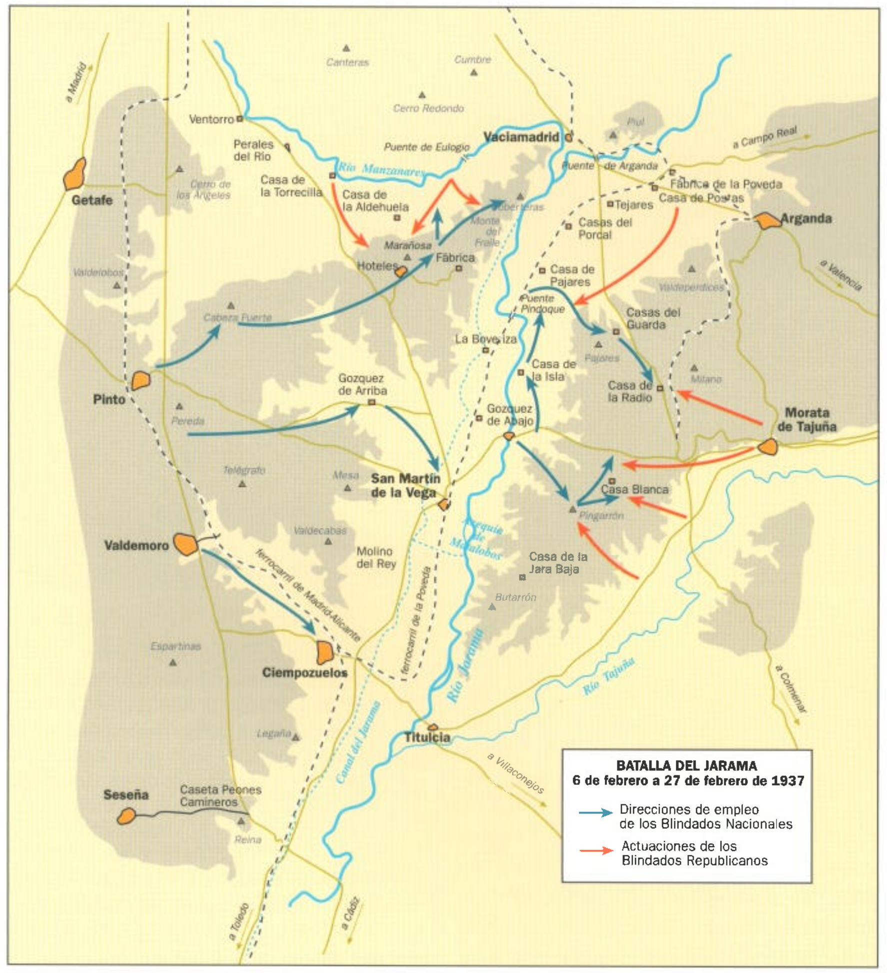
[10] Los carros *Panzer* I medían 2,00 ms. de ancho, lo que les permitía cruzar el puente –de una anchura de 2,50 ms.–, aunque bastante justos.

[11] El soldado Antonio García Calabia, muerto, y el sargento Romero Castaño Vázquez y los cabos Ildefonso Miguélez Pache y José Otilia Ferrer, heridos.

Combatientes republicanos examinan con curiosidad los dos *Panzer* I que la 2.ª Compañía nacional dejó en su poder, averiados, el 14 de febrero.

La 2.ª Compañía y la 1.ª Sección de Antitanques continuaron progresando hacia el Norte por la margen izquierda del Jarama hasta incorporarse a las fuerzas de Buruaga a costa de dos bajas[12]. La 3.ª Compañía y la 2.ª Sección de Antitanques combatían en las inmediaciones del Pingarrón, tratando de progresar hacia Morata de Tajuña a través del olivar, en el que capturaron un carro enemigo, a cambio de uno propio averiado y tres bajas[13].

Al día siguiente, las Compañías 1.ª y 2.ª y la 1.ª Sección de Antitanques acompañaron el ataque de la 3.ª Brigada (Barrón) sobre Valdeperdices, que no lograron ocupar, provocando la reacción republicana hacia las 14,00 horas en que las Brigadas XI y XII internacionales, con buen acompañamiento de carros, intentaron romper la línea nacional, que se sostuvo con muchos apuros. Al producirse el contraataque, los carros nacionales ya se habían retirado a sus bases de partida, por lo que no hubo enfrentamiento con los T-26 gubernamentales; pese a ello, la jornada costó un herido a la 1.ª Compañía y dos muertos y un herido a la 2.ª [14] que, además, dejó dos *Panzer* I en poder de los republicanos. La 1.ª Sección de Antitanques capturó un carro soviético. Por su parte, la 3.ª Compañía y la 2.ª Sección de Antitanques cooperaban con la 4.ª Brigada (Asensio), en un intento fallido por progresar en dirección a Morata de Tajuña, teniendo un herido[15] y un carro impactado, aunque recuperable. La 2.ª Sección de Antitanques capturó un segundo carro republicano, pero se vio obligada a abandonar una pieza en poder del enemigo, al ser desamparada por la infantería propia.


a Madrid
Getafe
Ventorro
Perales del Río
Cerro de los Ángeles
Casa de la Torrecilla
Casa de la Aldehuela
Río Manzanares
Canteras
Cumbre
Cerro Redondo
Puente de Eulogio
Vaciamadrid
Piul
a Campo Real
Puente de Arganda
Fábrica de la Poveda
Casa de Postas
Tejares
Casas del Porcal
Arganda
a Valencia
Coberteras
Monte del Fraile
Marañosa
Fábrica
Hoteles
Valdelobos
Cabeza Fuerte
Casa de Pajares
Puente Pindoque
Valdeperdices
Casas del Guarda
La Boveriza
Casa de la Isla
Pajares
Casa de la Radio
Milano
Pinto
Pereda
Gozquez de Arriba
Gozquez de Abajo
Morata de Tajuña
Telégrafo
Mesa
San Martín de la Vega
Casa Blanca
Pingarrón
Valdemoro
Valdecabas
Molino del Rey
Acequia de Mazalobos
Casa de la Jara Baja
Butarrón
ferrocarril de Madrid-Alicante
ferrocarril de la Poveda
Espartinas
Ciempozuelos
Río Jarama
Río Tajuña
a Colmenar
Legaña
Titulcia
Canal del Jarama
a Villaconejos
Seseña
Caseta Peones Camineros
Reina
a Toledo
a Cádiz
BATALLA DEL JARAMA
6 de febrero a 27 de febrero de 1937
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos

El día 15, la 2.ª Brigada nacional (Buruaga) empleó sus última reservas en ocupar la Casa de la Radio, de la que a poco sería desalojada por un contraataque republicano apoyado por carros. El 16, los *Panzer* I de la 2.ª Compañía, a los que apoyaba la 1.ª Sección de Antitanques, lograban ocupar la Casa del Monte de Valdepeñas, al este de la carretera Madrid-Colmenar –lo que constituiría el máximo avance logrado por los nacionales en la batalla–, teniendo un carro averiado por disparo enemigo. La 1.ª Compañía se vio envuelta en un combate con carros republicanos, algo que parecía inevitable, dado el amplio uso que de estos medios venían haciendo ambos contendientes, sin que hasta el momento se hubiera producido ninguno. El encuentro se saldó desastrosamente para los *Panzer* I, como era de esperar, ya que sus solas ametralladoras poco podían hacer frente a los cañones de los T-26. Cuatro de sus carros resultaron inutilizados, aunque recuperables, y tuvo tres muertos y tres heridos[16].

La jornada del 17, la 2.ª Compañía se ponía al frente de la 2.ª Brigada para encabezar el ataque, pero las fuerzas nacionales estaban agotadas y la operación se suspendió antes de iniciarla. Se retiró entonces la Compañía a tra-

---

[12] El soldado Leandro Jiménez Cascante, muerto, y el legionario Antonio Fuster Gilabert, herido.

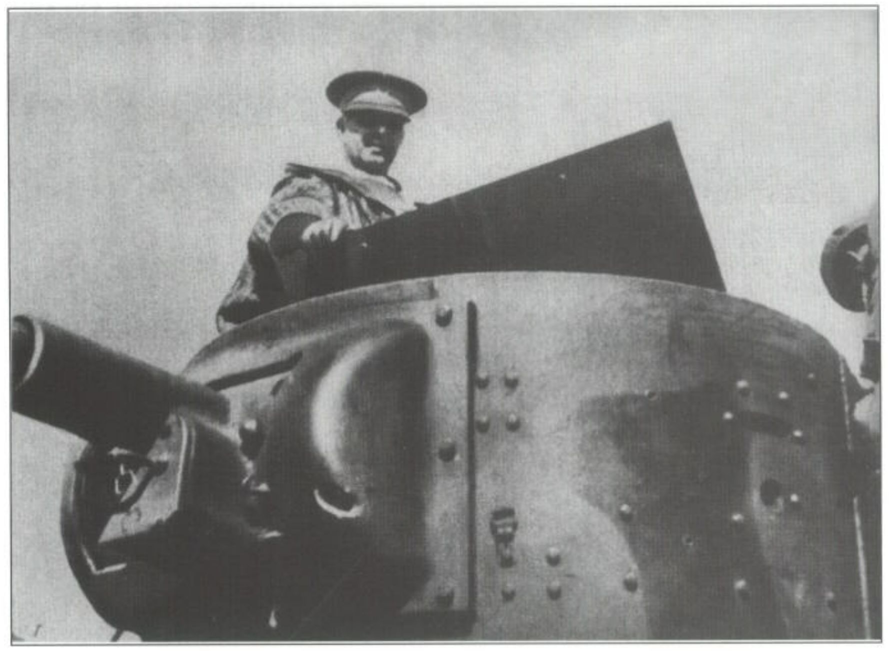
[13] Falangista Ortiz Solana, muerto, y el alférez Antonio Caro Durán y el soldado Eusebio Vicioso Blázquez, heridos.

[14] 1.ª Compañía: soldado Domingo Aineto Cebrián, herido; 2.ª Compañía: soldados Luis Ibarlucea Sagastume y Santiago Ramos Guerrero, muertos, y Jaime Fray Marfull, herido.

[15] Soldado Miguel Marea Martínez.

[16] Alférez Ramón Álvarez Osorio, cabo Rafael Caballero Álvarez y soldado Joaquín Morales Burduelt, muertos, y sargento Bernardo Ezcoz Catalán y cabos Ignacio Alfaro Gummiel y Lázaro Cuesta Crispín, heridos.

Los republicanos perdieron 14 carros T-26 en la batalla del Jarama, de los cuales ocho, al menos, pasaron a poder de los nacionales; algunos muy dañados, aunque no dejaban de constituir una fuente de repuestos. (Instituto de Historia y Cultura Aeronaútica 0338 [27].)



La batalla del Jarama ha terminado. El general Varela examina uno de los carros T.26 tomados al enemigo.

vés del puente de San Martín a Gózquez de Abajo, dejando un carro como enlace con las posiciones de vanguardia, carro que a poco resultaba alcanzado por un disparo de cañón. La 2.ª Sección de Antitanques perdía una pieza –y su coche de remolque– por impacto directo de artillería, que le causó además tres muertos y un herido[17].

La ofensiva nacional se había agotado, debiendo pasar todas las fuerzas a defenderse de los contraataques republicanos que pretendían recuperar, al menos, el terreno perdido en la margen izquierda del río. La 1.ª Compañía de Carros nacional se estacionó en La Marañosa para dar apoyo al flanco izquierdo, descubierto, de la penetración nacional, mientras la 2.ª y la 3.ª fueron enviadas al Puesto de Mando de la 4.ª Brigada, en la ladera Oeste del Pingarrón.

El mismo día 17 la Agrupación *Modesto*, del Cuerpo de Ejército de Madrid, atacó con gran violencia las posiciones nacionales de la 1.ª Brigada (Rada): Loma de Vuelos sin Motor (defendida por los requetés del Tercio de El Alcázar), Coberteras (1.^er^ Batallón de Cazadores de Melilla) y Vaciamadrid (7.ª Bandera de la Legión). El ataque republicano, acompañado por los T-26 de la compañía de la Brigada de Tanques afecta a las fuerzas de Madrid, resultó un absoluto fracaso, contribuyendo a la detención de los carros el fuego de flanco de las baterías nacionales de 155 mm. de Getafe, que lograron algunos impactos directos sobre los mismos. Los requetés de El Alcázar contaron con el apoyo de los *Panzer I* de la 1.ª Compañía que, asomándose apenas a la cresta topográfica de la posición, contribuyeron eficazmente a rechazar las oleadas de asalto enemigas con el nutrido fuego de sus ametralladoras, resultando alcanzado uno de ellos por el disparo de un T-26.

A partir del 18 y hasta el 25 de febrero, se sucedieron intensos ataques republicanos contra la práctica totalidad de la línea nacional, que lograría resistir con grandes apuros. Fueron especialmente duros los que se produjeron contra el flanco izquierdo nacional (Coberteras-Vaciamadrid), a cargo de la Agrupación *Modesto*, a los que continuó haciendo frente la 1.ª Compañía de Carros nacional durante los días 18 y 19, y, sobre todo, los que tuvieron lugar en el extremo opuesto, contra el Pingarrón, llevados a cabo por la División "C", de Enrique Líster. Todos los ataques republicanos fueron invariablemente precedidos por carros de combate, aunque quizá donde se utilizaron en menor número fuera precisamente donde se luchó con mayor intensidad: en la disputa por el vértice Pingarrón, en la que los T-26 se limitaron al apoyo lejano con sus piezas de 45 mm., probablemente porque el terreno en este punto era poco favorable al empleo de carros. Se utilizaron profusamente, en cambio, en los asaltos que más al norte hacían de flanqueo al ataque principal, ejecutados por las fuerzas de Líster; asaltos que se produjeron los días 18, 19 y 21 contra el frente defendido por la 2.ª Brigada nacional (que ahora mandaba el coronel García-Escámez, por herida de Buruaga) y el 19 y el 21 contra la 3.ª, de Barrón, ante la cual quedaron inutilizados tres T-26 en la última fecha citada. Los carros nacionales de la 2.ª y 3.ª Compañías, que habían sido asignados a la 4.ª Brigada (Asensio) tampoco pudieron utilizarse en el Pingarrón –por las mismas causas que los de sus adversarios, aunque agravadas por ser aún más abrupta la ladera oeste–, pero encontraron ocasión de empeñarse en las luchas entabladas al norte del mismo, durante las cuales la 2.ª Compañía tuvo dos carros averiados y cuatro heridos[19] y la 3.ª otros cuatro heridos[18].

En el bando nacional –al igual que se hacía en el republicano– no se desperdiciaba la menor ocasión de exhibir en retaguardia, ante la población civil, el material de guerra COGIDO A LOS ROJOS. (Biblioteca Nacional.)

El día 23 tuvieron lugar los ataques más duros contra el Pingaron, donde fueron baja todos los oficiales nacionales de la posición. El asalto, protagonizado por la División "C" (Enrique Líster), fue apoyado por una veintena de T-26 aunque, por las razones ya apuntadas, no pudieron acceder a la cumbre, desarrollándose en ésta los combates cuerpo a cuerpo. El comandante Zamalloa que, a pesar de hallarse herido, continuaba dirigiendo la defensa, resultaría alcanzado por el disparo de un carro que le causó nuevas heridas, lo que obligaría a evacuarle del Pingaron que, aún con grandes apuros, permaneció en poder de los nacionales.

---

[17] Teniente Horacio Moreu Hurtado y soldados Pedro Orbegozo Buendía y Antonio Herrero Martín, muertos. Sargento habilitado Alfredo Álvarez Álvarez, herido. Con anterioridad, la Compañía de Antitanques del Batallón de Carros había sufrido otros cinco heridos: el soldado Albino Barja Barja y el legionario Pedro Prados Muñoz, el día 6; el cabo Aurelio Sáenz Serrano y el soldado Celestino Roca Graells, el 11, y el cabo Salvador Sampere Jordán, el 13.

[18] Los soldados Francisco Medina Gomero, Pedro Lacave Patero, Julio Abarca Hoyuelos y Fernando Martínez Pérez.

[19] Soldado Julián Pérez Jiménez, legionario Peter Ceache, falangista Gregorio la Torre Gorriones y paisano conductor Antonio Rosell Cristóbal. Cumplido muestrario del personal que tripulaba los *Panzer* I nacionales. Algo que no tiene en absoluto que ver con la leyenda –falsa– que tanto tiempo ha pervivido de que éstos combatían con tripulaciones alemanas.

Más al norte, sobre la carretera de Morata a San Martín de la Vega, el batallón *«Lincoln»*, de la XV Brigada Internacional, atacaba las posiciones nacionales con el apoyo de una sección de carros. Tampoco conseguiría el menor éxito, perdiendo uno de los T-26. Aún realizaría este mismo batallón otro intento el día 27, con la batalla del Jarama prácticamente terminada, apoyado por los dos carros que le quedaban; intento que se resolvería en una nueva sangría sin conseguir el más mínimo avance.

A lo largo de la batalla, el Batallón de Carros nacional tuvo 14 muertos y 31 heridos; perdió dos carros –tomados por los republicanos–, otros cuatro resultaron impactados o averiados y cinco más fueron inutilizados, si bien recuperables. A cambio, capturaron un T-26, mientras otros tres eran tomados por la Compañía de Antitanques. Esta última perdió dos PaK 35/36 de 37 mm.; uno de ellos –la 2.ª pieza de la 2.ª Sección– abandonado en poder del enemigo y otro, igualmente de la 2.ª Sección, destruido por impacto directo de artillería.

Por parte republicana se perdieron, según los datos soviéticos[20], 14 carros –de los que, al menos, 8 quedaron en poder de los nacionales– y resultaron averiados otros 20, de un total de 47 empleados en la batalla.

---

[20] Daniel Kowalsky. *«**Stalin and the Spanish Civil War**»*. Cap. 15. Cuadro V-8, confeccionado en función de la documentación conservada en RGVA, f. 33987, *op.* 3, del. 1057, l. 67.

Carri veloci del C.T.V. estacionados en las inmediaciones de Sigüenza a la espera de tomar parte en la ofensiva sobre Guadalajara. Adviértanse las manchas de nieve que salpican el terreno.

Guadalajara

El propósito de cercar Madrid por el sur, que había dado lugar a la batalla del Jarama, se había precipitado ante las noticias llegadas al Cuartel General del Generalísimo sobre la preparación de una ofensiva republicana en ese mismo sector a la que fue preciso adelantarse. No se esperó a que el C.T.V. estuviera completamente organizado, perdiendo la oportunidad de constituir con su masa de tropas el segundo brazo de la tenaza que, atacando Madrid desde el norte, hubiera posibilitado la anhelada maniobra de doble envolvimiento.

Los Fiat-Ansaldo avanzan, sin complicaciones, por la carretera de Francia acompañados por otros vehículos –coches y motocicletas– de exploración y enlace.

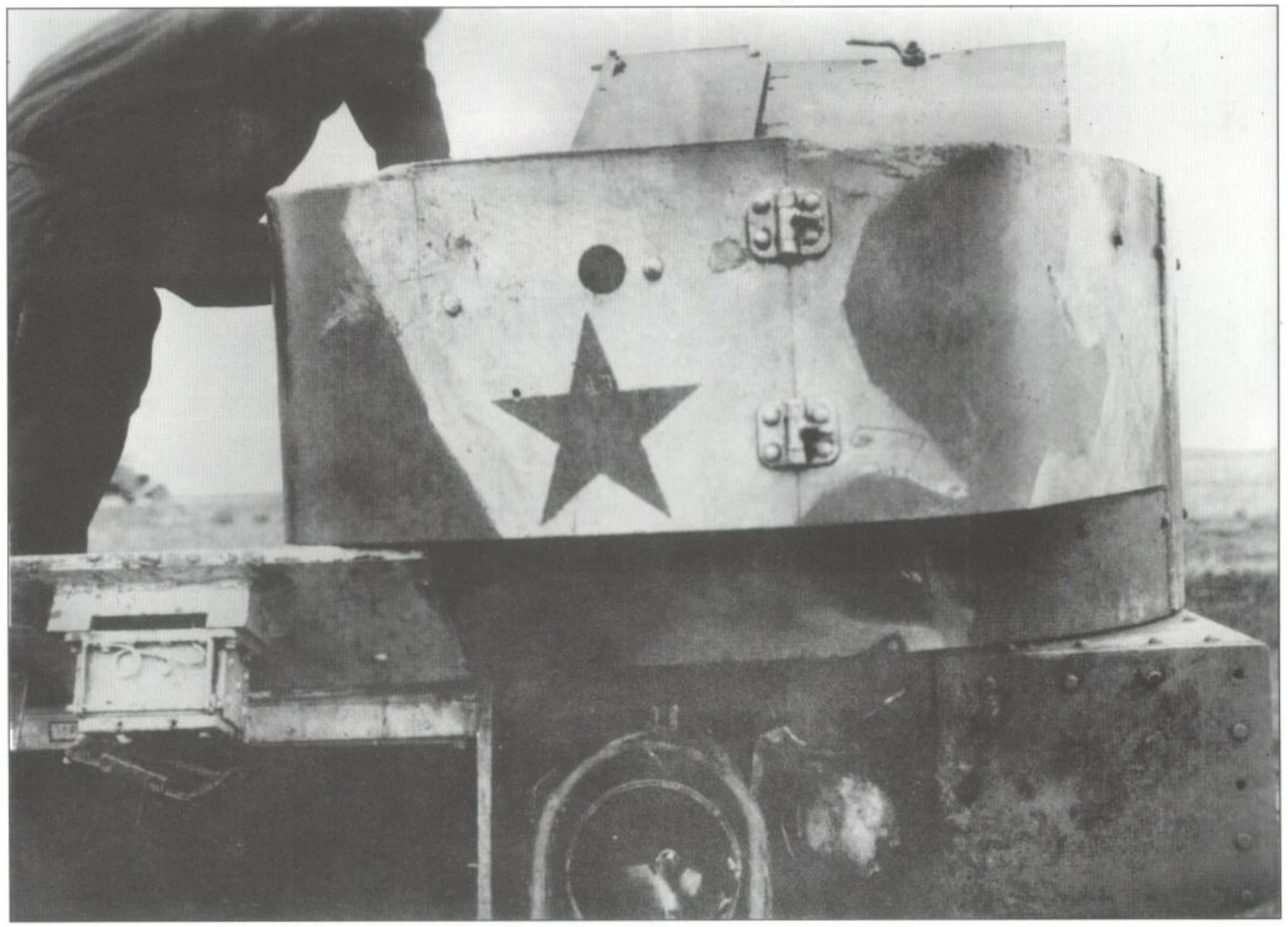
Detenido el avance nacional a tiro de fusil de la carretera de Valencia, el C.T.V., ensoberbecido por la fácil victoria de Málaga, se consideró muy capaz de realizar en solitario el cerco de la capital de España, insistiendo en ejecutar la operación que hubiera debido realizar, combinada, un mes antes. En el deseo de que su victoria fuera exclusivamente italiana, llegó a desdeñar el apoyo de la 2.ª Brigada (coronel Marzo) de la División de *Soria*, que le fue impuesto, aceptándolo finalmente a regañadientes, aunque no coordinándose con ella pese al indudable servicio que su actuación le prestaba como guardaflanco, al permitir al C.E. italiano despreocuparse de su ala derecha. Lo cierto es que el Mando legionario, entusiasmado con las posibilidades de guerra *celere* entrevistas en la campaña de Málaga, con el triunfal avance de los carros desde el Puerto de los Alazores hasta la citada capital o el de la columna moto-mecanizada que cubrió el centenar de kilómetros entre esta última y Motril en algo menos de jornada y media, había proyectado una maniobra de avance en punta sobre la carretera de Francia, desentendiéndose de los flancos, a realizar por su 3.ª División, motorizada[1], tras efectuar

---

[1] Pese a todo los que se ha escrito sobre el superabundante equipo del C.T.V., éste sólo tenía medios para motorizar una división.

Los *Panzer* I de la 1.ª Compañía del Batallón de Carros nacional en marcha hacia sus bases de partida en apoyo de la Brigada del coronel Marzo.

Uno de los T-26 capturados por la Brigada Marzo, en las jornadas del 9 y 10 de marzo, es motivo de curiosidad entre los combatientes nacionales entre los que se pude ver algún miembro de la Legión Cóndor. (Bundesarchiv 183-S41353.)



T.26 capturado en el frente de Guadalajara por la Brigada *Marzo*; probablemente, se trata del mismo carro de la fotografía anterior. (Bundesarchiv 183-S41354.)

un paso de línea sobre la 2.ª División, encargada de la ruptura del frente. Por desgracia para ellos la calidad de las fuerzas republicanas que combatían en el teatro de operaciones del Centro nada tenía que ver con la de los anárquicos milicianos derrotados ante Málaga, con el resultado de sobra conocido, de que su avance motorizado por tierras de la Alcarria fue primeramente detenido y posteriormente rechazado hasta obligarles a abandonar buena parte del territorio que su superioridad les había permitido ocupar en un principio.

El previsto avance en punta sobre una única vía de comunicación tenía el inconveniente de que su vanguardia resultaba siempre débil, limitándose las restantes unidades, que no se decidían a desplegarse sobre el campo –por otra parte, totalmente enfangado por el violento temporal que se abatió sobre la zona– para apoyar sus alas, a acumularse inoperativas tras las avanzadas, ofreciendo un magnífico blanco a la aviación y la artillería enemigas. Buena prueba de esto nos la proporciona el hecho de que a la 2.ª División *«Fiamme Nere»* le fue asignada para la ruptura del frente, que se le había encomendado, sólo una compañía de carros –la 3.ª, del capitán Miduri– de las cuatro con que contaba el C.T.V., quedando las otras tres en reserva.

Por esas fechas, el Ejército nacional disponía de tres compañías de carros *Panzer* I a las que se sumaría, el 13 de marzo, una 1.ª Sección de Carros Rusos organizada, al mando del teniente Ramón Fernández García, a base de los cinco primeros T-26 alistados de entre los capturados a los republicanos hasta ese momento. De todas estas unidades –que, con la Compañía de Antitanques, constituían el Batallón de Carros de Combate–, se decidió agregar a la Brigada *Marzo* únicamente la 1.ª Compañía de *Panzer* I (capitán José García García) y la 2.ª Sección de Antitanques (alférez Sanz), mientras el resto, incluida la sección de T.26, permanecía en el sector del Jarama, donde el general Roatta había pedido al Cuartel General del Generalísimo que se realizaran acciones que descongestionaran su frente. En cualquier caso, desde aquél se le había advertido claramente que no contaran con acciones de importancia en el sur de Madrid, pues las tropas que allí habían combatido recientemente habían quedado por completo agotadas y se carecía de reservas con las que efectuar una operación resolutoria.

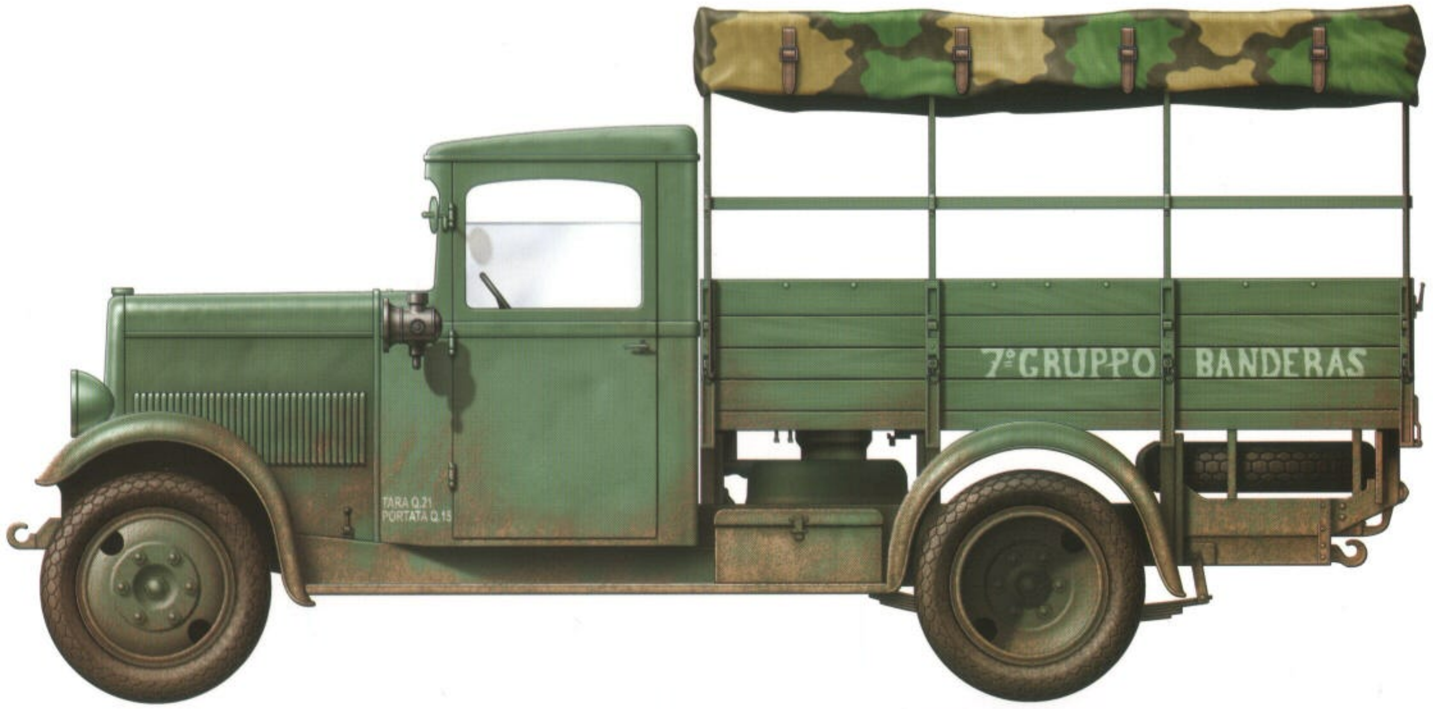
Por parte republicana, los medios blindados con que contaba el frente de Guadalajara, defendido por la 12 División, se reducían, en principio, al tren blindado "E"; sin embargo, en vísperas de la ofensiva, el general Miaja giró una visita al sector, al que consideró en condiciones de resistir la embestida de la que se tenían indicios, pese a lo cual decidió enviar una compañía de carros de la Brigada *Pavlov*[2], con veinte T.26, que se situó en Torija en la noche del 7 al 8 de marzo.

La ofensiva nacional dio comienzo al día siguiente, 8, con una importante preparación de artillería que expulsó de sus trincheras a las tropas de la 12 División, las cuales se replegaron combatiendo, sin desbandarse, ejerciendo una acción retardatriz. El 6.º Grupo de Banderas (*console* Pittau), que debía avanzar por la carretera de Francia, lo hizo acompañado por la Compañía de Carros de Miduri, desbordando Mirabueno por la izquierda para atacarlo seguidamente en combinación con la 1.ª Compañía de carros *Panzer* I y el 7.º Batallón de *«América»*, destacados por la Brigada *Marzo* para cooperar a la ocupación del pueblo, que tuvo lugar a 09:45 horas. El 6.º Grupo continuó avanzando hasta llegar a un puente volado en las proximidades del kilómetro 103, que cruzaba el barranco de la Artilla[3], siendo detenidos, cuando intentaron trasponerlo para atacar Almadrones, por los T.26 de la compañía de Pavlov llegados a la zona la víspera. La 1.ª Compañía de Carros nacional, tras reintegrarse al dispositivo de la Brigada *Marzo*,

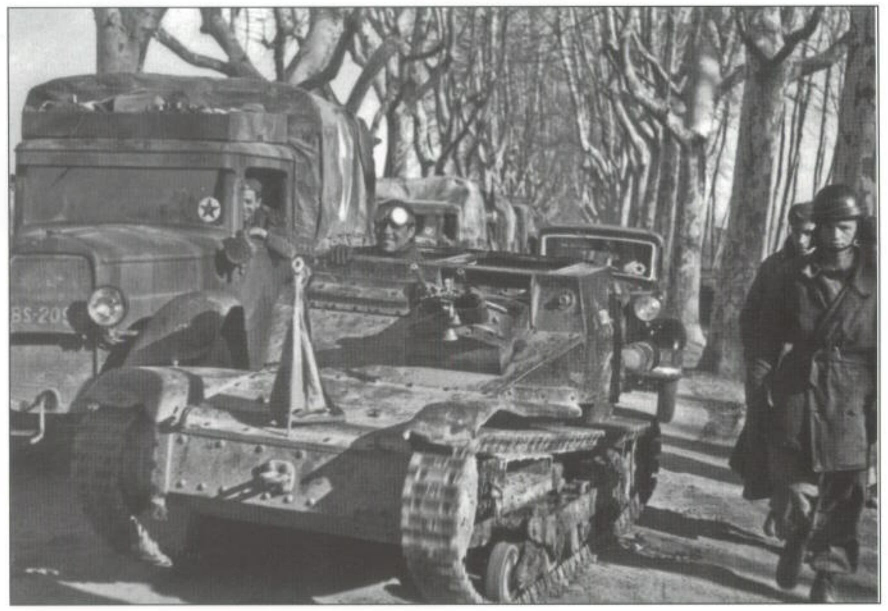
---

[2] Con veinte T.26, según Alcofar Nassaes («**Los Legionarios Italianos en la Guerra Civil Española. 1936-1939**», pág. 91) o con siete, de acuerdo con «**La Solidaridad de los Pueblos con la República Española**», pág. 362.

[3] Dicha voladura había sido efectuada por las tropas nacionales al replegarse durante la ofensiva efectuada por los republicanos en diciembre. Estos no se habían molestado en repararla, limitándose a construir un paso alternativo por el fondo de la barranca, que ahora las lluvias habían dejado impracticable. Los italianos la ignoraban, pues no se habían molestado en pedir información ni cartografía actualizada al Mando nacional y la Aviación Legionaria había efectuado su despliegue muy tarde y con muy mal tiempo para efectuar los oportunos reconocimientos (Ver Artemio Mortera. «**La Voladura de la Carretera de Francia**» en **Historia y Vida,** n.º 330 y «**Las Tres Batallas de Guadalajara**», págs. 13-14 y 35-38).

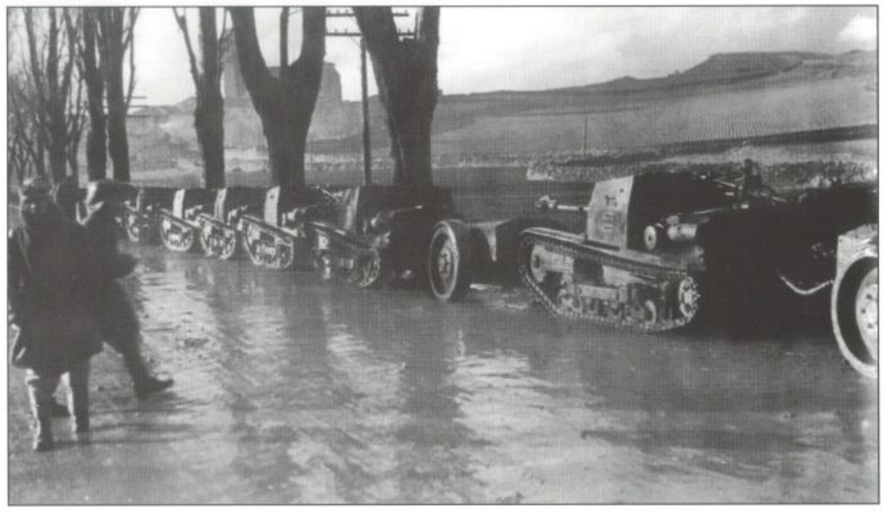


Las caras sonrientes del carrista y el conductor del camión, un Fiat 618MC, sugieren que la fotografía está tomada durante los primeros avances del C.T.V. por las carreteras de la Alcarria.
Ilustración: Julio López Caeiro.

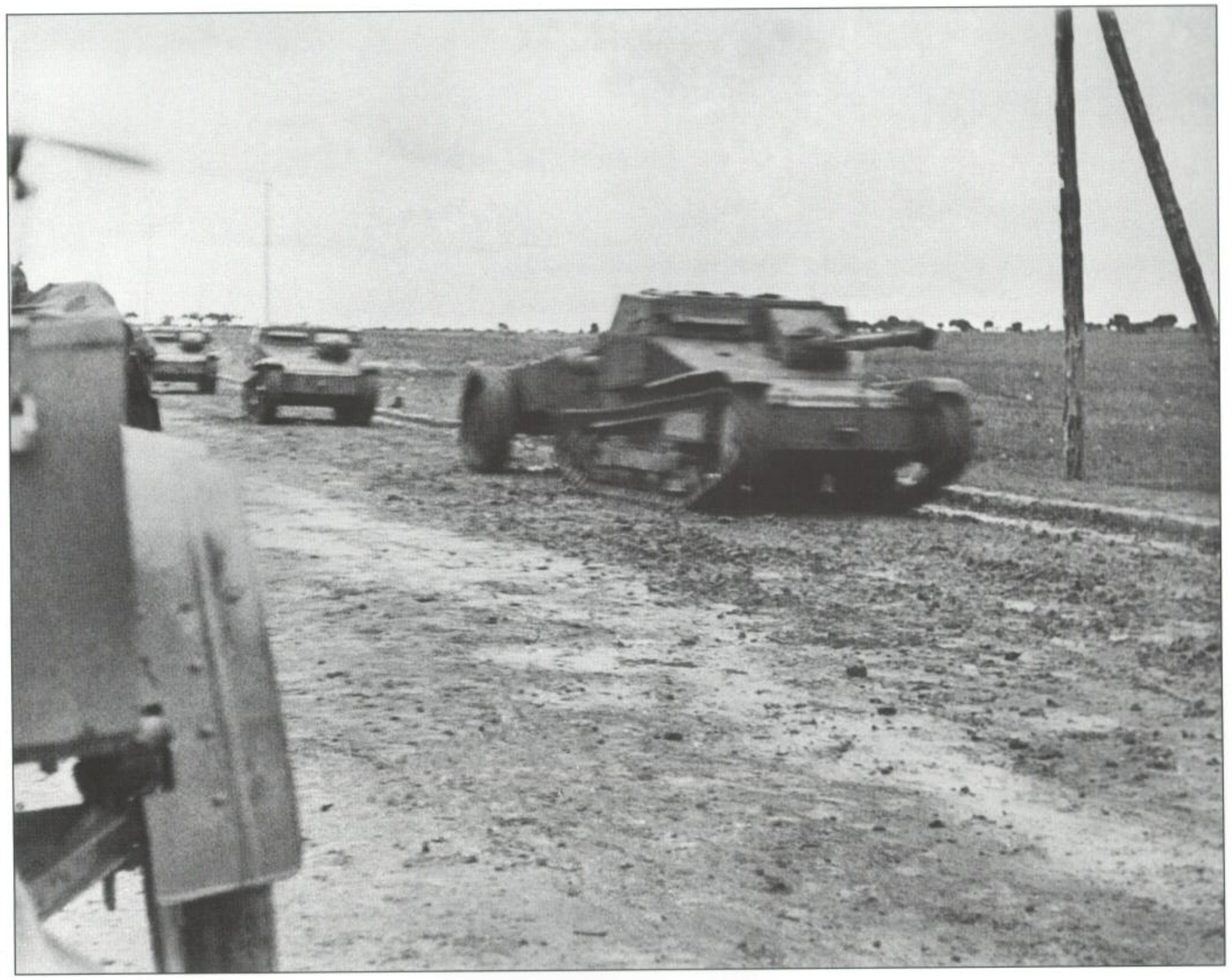


cooperó con la Agrupación Sotelo a la ocupación de Mirabueno y de las alturas –Cabezuela y Picos– que flanquean Castejón de Henares, toda vez que se había decidido no entrar en el pueblo por su mala posición táctica.

El día 9, las Agrupaciones Sotelo y Pita de la Brigada *Marzo* tomaban Argecilla, sufriendo a mediodía una contraataque con acompañamiento de carros soviéticos que lograron detener, capturando tres de los T.26 empleados en el mismo. La decisión más importante de la jornada tuvo lugar asimismo al mediodía, en que se dispuso que la 3.ª División *«Penne Nere»* efectuara el paso de línea sobre la 2.ª –a pesar de que esta última no había alcanzado los objetivos previos a la ejecución de tal maniobra– y emprendiera su avance motorizado. El corte de la carretera de Francia obligó a la *«Penne Nere»* a consumir el resto de la jornada en el paso del barranco, dando tiempo con ello a la llegada de las reservas enemigas. No fue hasta las 16,00 horas, en que el 10.º Grupo de Banderas (*console* Martini) logró cruzar la voladura, iniciando seguidamente su avance por la carretera, llevando en vanguardia los carros de la 1.ª Compañía (capitán Oreste Fortuna); tras él marchaba el 11.º Grupo (*console* Liuzzi), con la 2.ª Compañía de Carros (capitán Paladini), sin posibilidades de maniobra al no decidirse a abandonar la calzada. Quince kilómetros atrás, permanecía atascado en el embotellamiento de la misma, el jefe de la 3.ª División, general Nuvoloni, sin noticias de la situación y sin la menor posibilidad de ejercer el mando. En cualquier caso, el Grupo de Banderas de Martini consiguió alcanzar al anochecer el kilómetro 83, tras desfondar la resistencia de la 50 Brigada republicana, que se retiró sobre la línea de resistencia que tras ella estaba formando la XI Internacional.

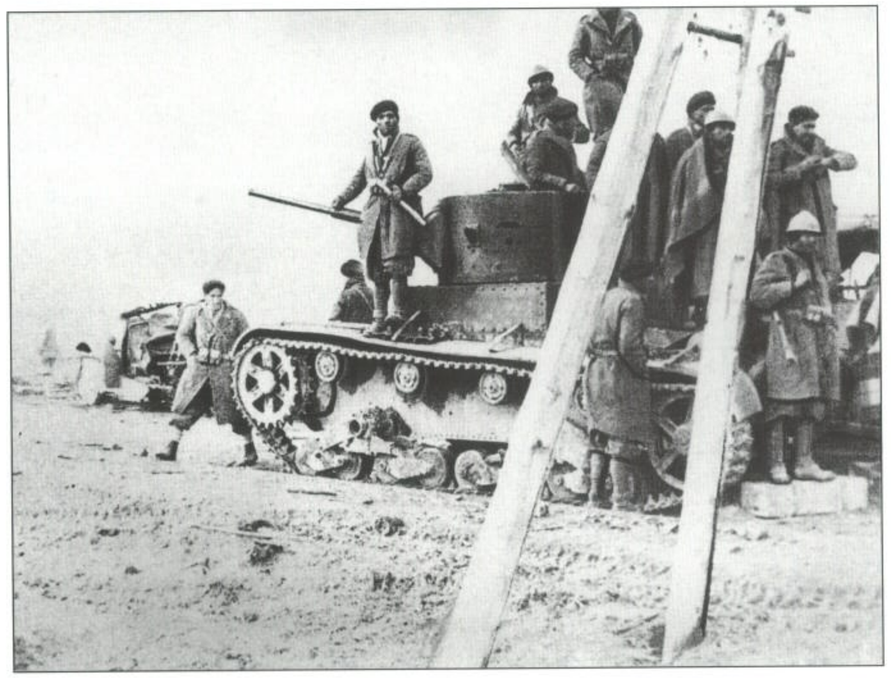


Carros del C.T.V. sobre la carretera de Francia en las proximidades de Algora. Los dos vehículos que cierran la columna son carros lanzallamas; el que aparece a la derecha –un C.V.33 IIº Tipo– conserva aún los símbolos tácticos italianos que le identifican como 1.er carro del 2.º pelotón, aunque no sepamos de qué compañía, ya que éstas se distinguían por el color de los rectángulos, imperceptible, con seguridad, en la imagen en blanco y negro.



Los C.V. prosiguen su avance por la carretera de Francia, llevando en vanguardia un carro lanzallamas. (Bundesarchiv 183-Po214-516.)

En la noche del 9 al 10, el general Miaja disponía el refuerzo del frente con nuevas unidades –Briga-



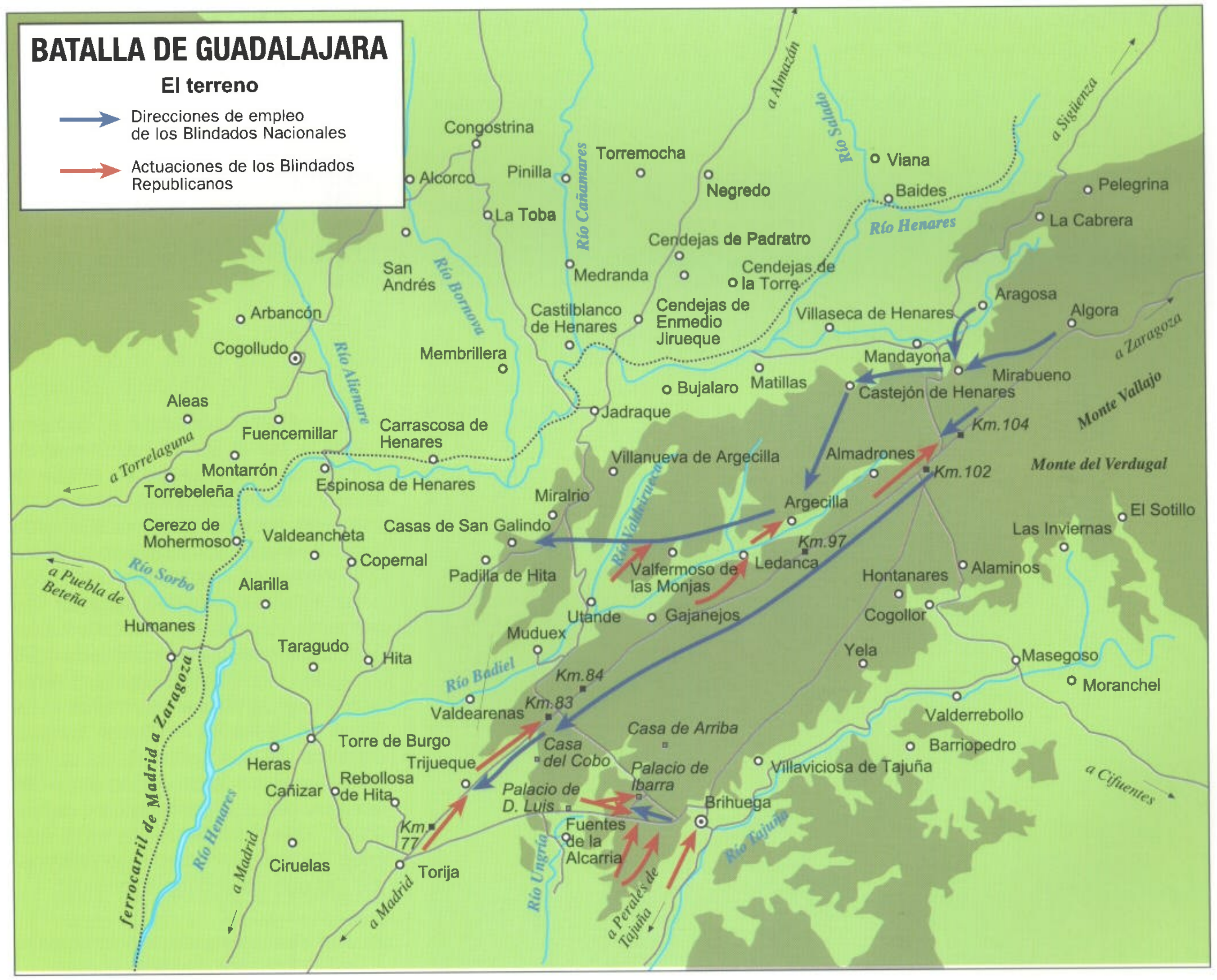
Carro T.26 capturado, en esta ocasión, por el C.T.V., a tenor de los uniformes de las tropas que sobre él se exhiben.

Carros T-26 republicanos fotografiados sobre la carretera de Francia en las proximidades de Trijueque, frente a la ermita de la Soledad. (Biblioteca Nacional.)

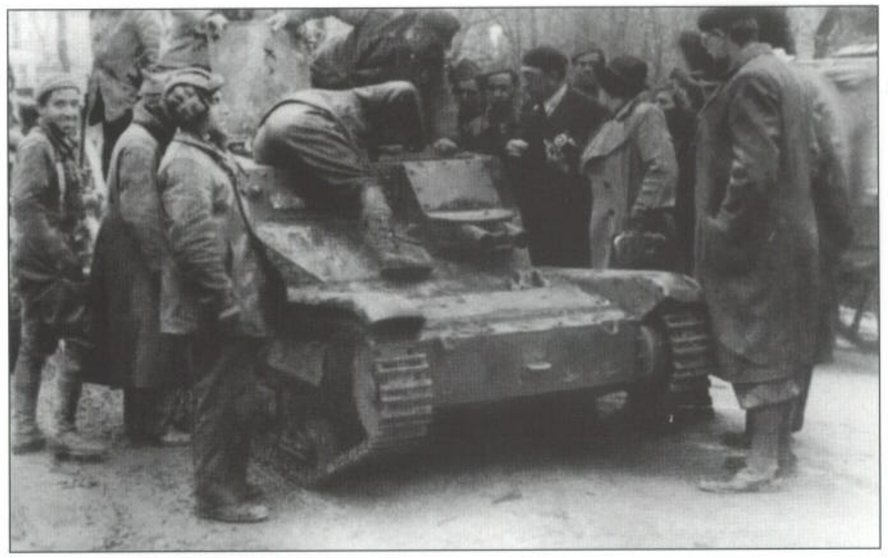
da de *«El Campesino»*, XII Brigada Internacional...– entre las que figuraba la totalidad de la Brigada de Tanques de Pavlov. En esa misma noche las Banderas 530 y 540, del 5.º Grupo (*console* Francisci), efectuaron una marcha a pie de veintiséis kilómetros por la carretera secundaria de Masegoso a Brihuega tomando posiciones en torno a esta última población que fue tomada por sorpresa con las primeras luces de la mañana siguiente, antes de que los “internacionales” de la XII Brigada, a los que se había encomendado la defensa de dicha plaza tuvieran tiempo de aproximarse siquiera a la misma. Sobre Brihuega afluyeron las Banderas 524 y 640 del 9.º Grupo (*console* Bulagarelli) que no reforzaron su guarnición sino que emprendieron la marcha por la carretera que va de Brihuega a Torija con el apoyo de la 3.ª Compañía de Carros del capitán Miduri, que se les había unido. En su progresión toparon con la XII Brigada Internacional en el momento en que se desplegaba al amparo de los carros de Pavlov, entablándose un combate de encuentro muy confuso en medio del bosque que atravesaba la citada carretera a resultas del cual quedó detenido el avance italiano. Los Fiat-Ansaldo no eran enemigo de talla para los T.26 que, con sus cañones, destruyeron los carros del teniente Pezzali –que cayó prisionero, siendo fusilado sobre el terreno– y de Callini.

13/14 de marzo de 1937. Dos imágenes de carros T-26 republicanos tomadas desde el interior de la recién recuperada ermita de la Soledad, donde los italianos habían abandonado una ametralladora Fiat Mod. 14. (Biblioteca Nacional.)

En el sector de la carretera de Francia los hombres de Martini fueron atacados por los carros republicanos cuando se disponían a reemprender el avance, al amanecer. Como quiera que la Artillería del C.T.V. no había podido seguirles a causa del retraso en cruzar la voladura del kilómetro 103, los legionarios no disponían de otro apoyo que los cuatro cañones de acompañamiento de infantería de 65/17 de la 10.ª Batería *«Oslavia»*, orgánica del 10.º Grupo de Banderas, por lo que la detención de los carros enemigos quedó confiada a los Fiat-Ansaldo de la 1.ª Compañía. Armados éstos únicamente con ametralladoras, no podían hacer otra cosa que sacrificarse frente a los T.26, como así sucedió. El encuentro tuvo lugar en las inmediaciones de la casilla de Peones Camineros del kilómetro 82, perdiendo los italianos dos carros –los de Rustici y Rossi, probablemente– y resultando además seriamente alcanzado el del teniente Luigi



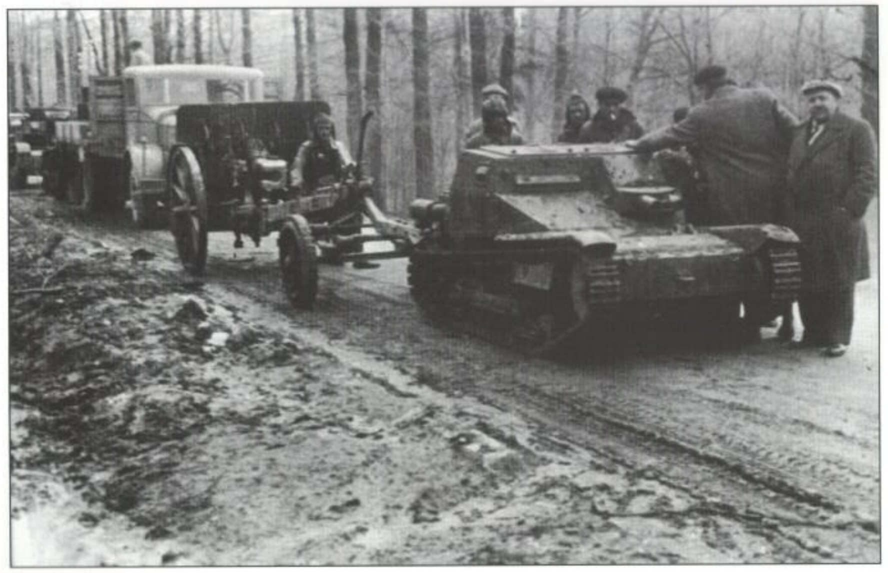
BATALLA DE GUADALAJARA
El terreno
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
Congostrina
Alcorco
Pinilla
La Toba
Torremocha
Negredo
Río Cañamares
a Almazán
Río Salado
Viana
Baides
a Sigüenza
Pelegrina
La Cabrera
Río Henares
Cendejas de Padratro
Cendejas de la Torre
Medranda
San Andrés
Río Bornova
Castilblanco de Henares
Cendejas de Enmedio
Jirueque
Villaseca de Henares
Aragosa
Algora
a Zaragoza
Mandayona
Mirabueno
Castejón de Henares
Bujalaro
Matillas
Jadraque
Monte Vallajo
Km.104
Arbancón
Cogolludo
Río Aliendre
Membrillera
Aleas
Fuencemillar
Carrascosa de Henares
a Torrelaguna
Montarrón
Torrebeleña
Espinosa de Henares
Villanueva de Argecilla
Almadrones
Km.102
Monte del Verdugal
Miralrío
Río Valdirueca
Argecilla
El Sotillo
Las Inviernas
Casas de San Galindo
Km.97
Ledanca
Cerezo de Mohermoso
Valdeancheta
Copernal
Padilla de Hita
Valfermoso de las Monjas
Hontanares
Alaminos
a Puebla de Beteña
Río Sorbo
Alarilla
Utande
Gajanejos
Cogollor
Humanes
Muduex
Yela
Taragudo
Hita
Masegoso
Moranchel
Río Badiel
Km.84
Valdearenas
Km.83
Valderrebollo
Torre de Burgo
Casa de Arriba
Casa del Cobo
Barriopedro
Heras
Trijueque
Palacio de Ibarra
Villaviciosa de Tajuña
Cañizar
Rebollosa de Hita
Palacio de D. Luis
Brihuega
a Cifuentes
Km.77
Fuentes de la Alcarria
Río Tajuña
ferrocarril de Madrid a Zaragoza
Río Henares
a Madrid
Ciruelas
Torija
Río Ungría
a Perales de Tajuña



Arriba: Carro C.V. 35 n.º 8 capturado por los republicanos. Se advierte en el grupo de "mirones" la presencia de un carrista ataviado con la característica chichonera soviética.

Fuccia, que logró regresar a sus líneas para fallecer desangrado poco después[4]. Por la tarde, los legionarios de Martini fueron reforzados por tres baterías de artillería y la 2.ª Compañía de Carros, con cuyo apoyo lograron romper el frente y progresar hasta el kilómetro 80.

En el ala derecha del despliegue, la Brigada *Marzo* protagonizaba una brillante jornada al ocupar Bujalaro, Castilblanco de Henares, Miralrío, Ledanca, Vallfermosa de las Monjas, el vértice Bujalaro y Villanueva de Argecilla, llegando a las proximidades de Casas de San Galindo con el apoyo de los *Panzer* I de la 1.ª Compañía –en la que resultó herido el alférez Contreras Franco–, que marcharon en vanguardia llevando sobre los carros a los soldados de infantería para acelerar el avance. Habían capturado otros tres T.26 que, con los tomados el día anterior, fueron enviados a Almadrones, donde se haría cargo de cinco de ellos el Servicio de Recuperación, que los trasladó inmediatamente a Zaragoza para proceder a su reparación.



Una foto más del C.V. 35 n.º 8 junto a un obús, igualmente italiano de 100/17, capturado asimismo por los republicanos.

El 10.º Grupo de Banderas lograba ocupar Trijueque a media mañana del día 11 con el apoyo de los Fiat-Ansaldo de la 1.ª y 2.ª Compañías. Se afirma que el primero en entrar en la población fue el capitán Paladini, comandante de la 2.ª, que lo hizo sentado sobre la casamata de su carro, lanzando bombas de mano. El de la 1.ª, capitán Oreste Fortuna, resultó herido en la cara, pero siguió combatiendo hasta que un impacto de anticarro destrozó el glacis de su vehículo, atrapando al capitán con una de las trampillas de acceso que le fracturó varias vértebras, aunque consiguió salvarse en último extremo merced al sacrificio del teniente Nezwal. Poco más tarde alcanzaban el kilómetro 78 de la carretera de Francia, tope máximo del avance italiano en la batalla. Al finalizar la jornada, se decidió retirar las dos compañías de carros, mientras la 3.ª y la 4.ª continuaron embebidas en los confusos combates que tenían lugar en el bosque de Brihuega hasta la tarde del 13 en que fueron igualmente retiradas. El C.T.V. daba por concluida la ofensiva sobre Guadalajara y se aprestaba a constituir un frente defensivo.

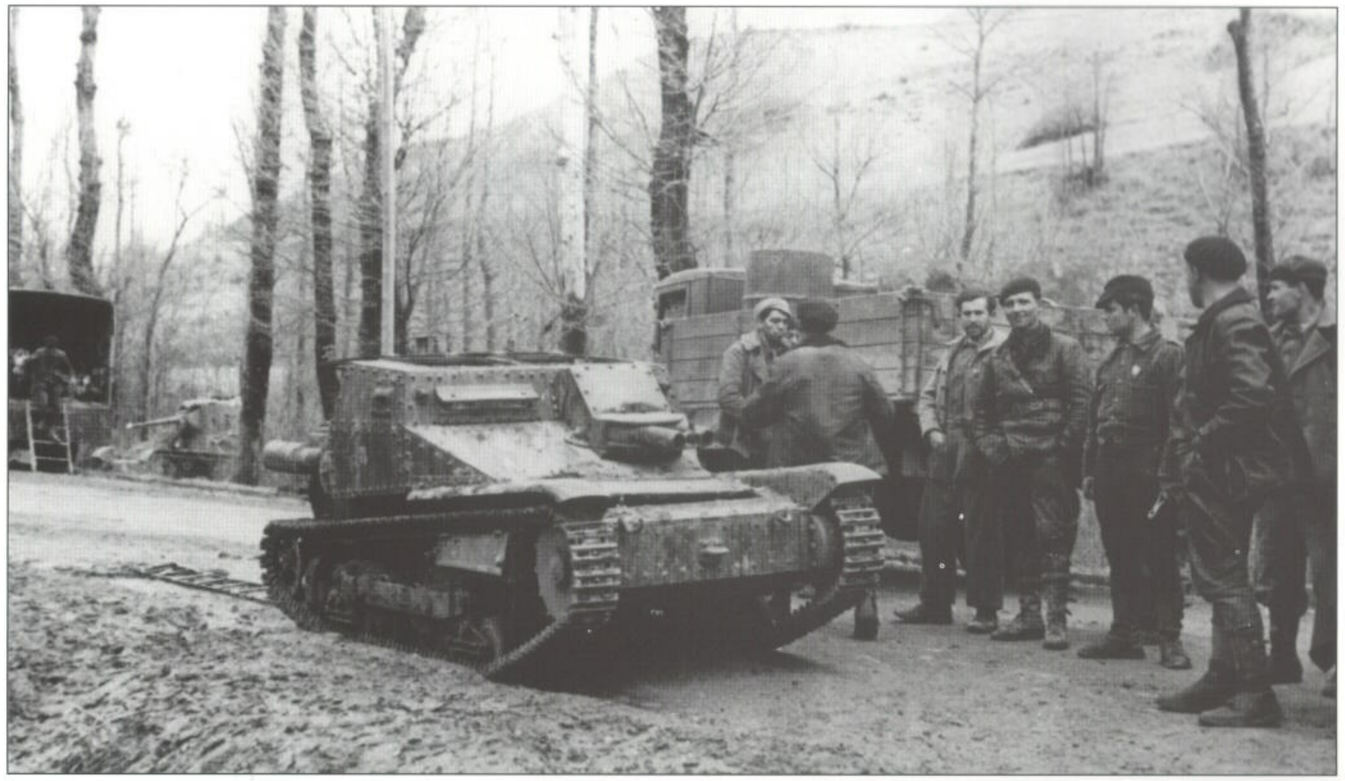
Por su parte, la Agrupación Villalba –la más occidental de la Brigada *Marzo*– trataba el día 12 de cruzar el Henares, siendo rechazada por el tren blindado "E" que, al mando del capitán Pinto (o Pintor), había llegado al frente ese mismo día. Dicho tren se convirtió en objetivo de la 3.ª Batería del 11.º Rgto. Ligero, recibiendo varios impactos que le obligaron a retirarse al caer la tarde; momento este aprovechado por las tropas de Villalba para cruzar el río y ocupar Espinosa de Henares.

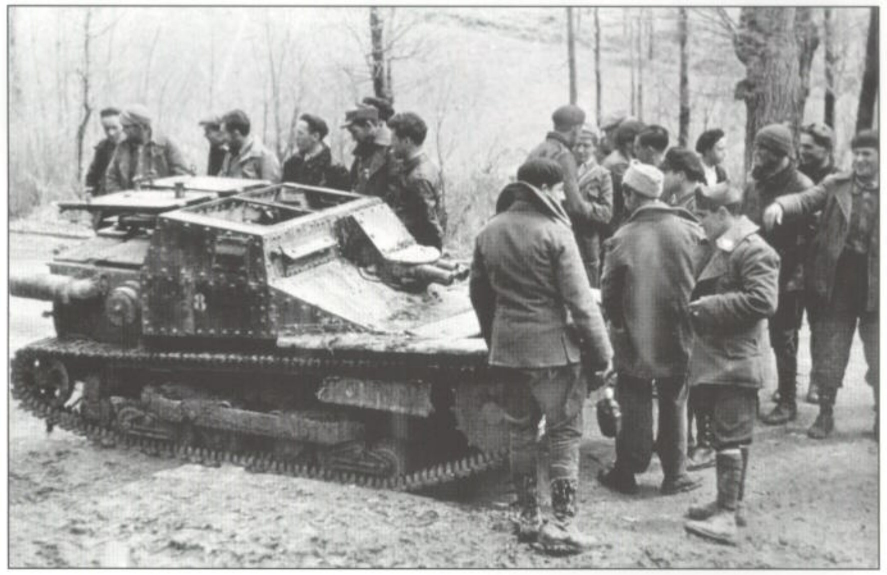
Ese mismo día 12, la 11 División republicana, inició una serie de contraataques –según Líster, por su personal iniciativa– con sus brigadas 1.ª bis, Móvil de Choque y XI Internacional y el inevitable acompañamiento de los carros de Pavlov que se prolongaron toda la jornada y la siguiente, 13, hasta el anochecer, en que lograron recuperar Trijueque.

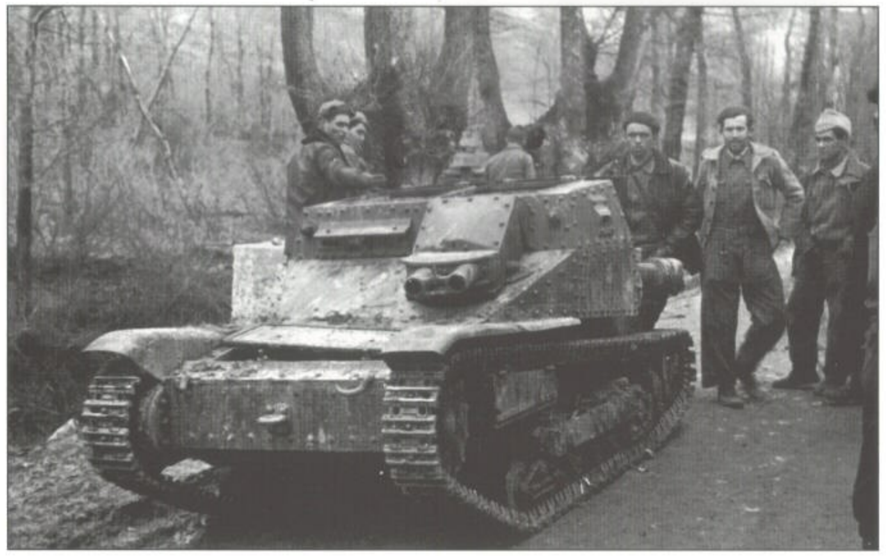
El día 14, tuvo lugar el famoso combate por el Palacio de Ibarra, en el bosque de Brihuega, en el que la XII Brigada Internacional, llevando al frente al batallón italiano *«Garibldi»* logró aplastar la resistencia de la 235 Bandera *«Indomito»* del C.T.V. Esta había conseguido detener los primeros ataques de infantería hasta la aparición de una compañía de T.26 agregada a la citada Brigada Internacional que derribaron los muros exteriores de la finca y acallaron con los disparos de sus cañones los de las dos piezas de acompañamiento de 65 mm. con que contaban los defensores, que finalmente tuvieron que ceder la posición, quedando prisioneros los que no consiguieron huir.

---

[4] Fue recompensado con la Medalla de Oro al Valor italiana.





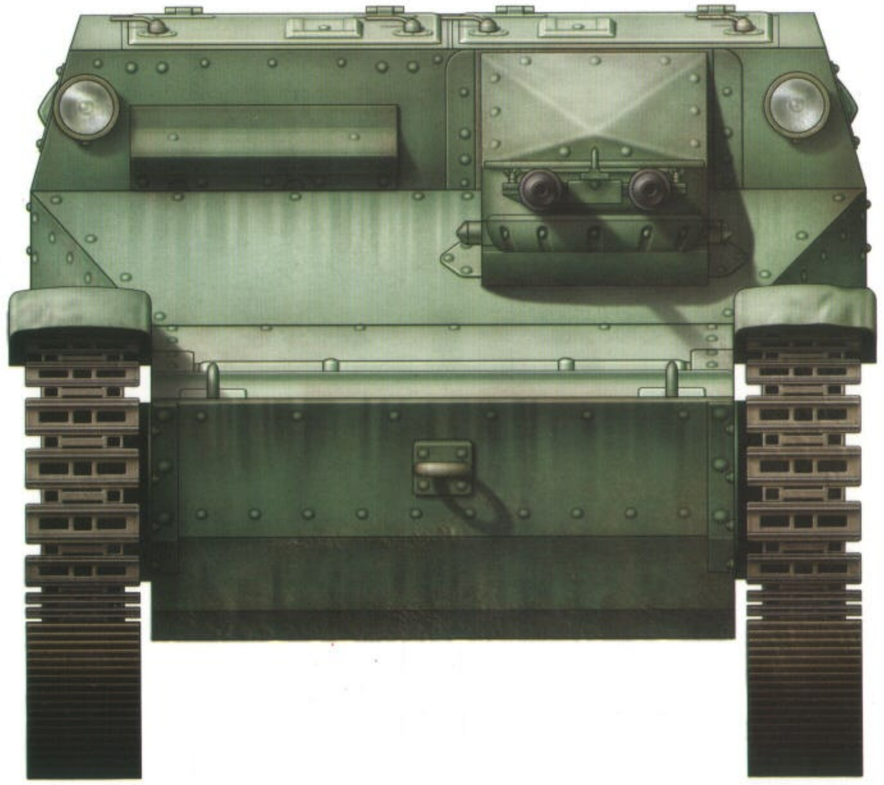


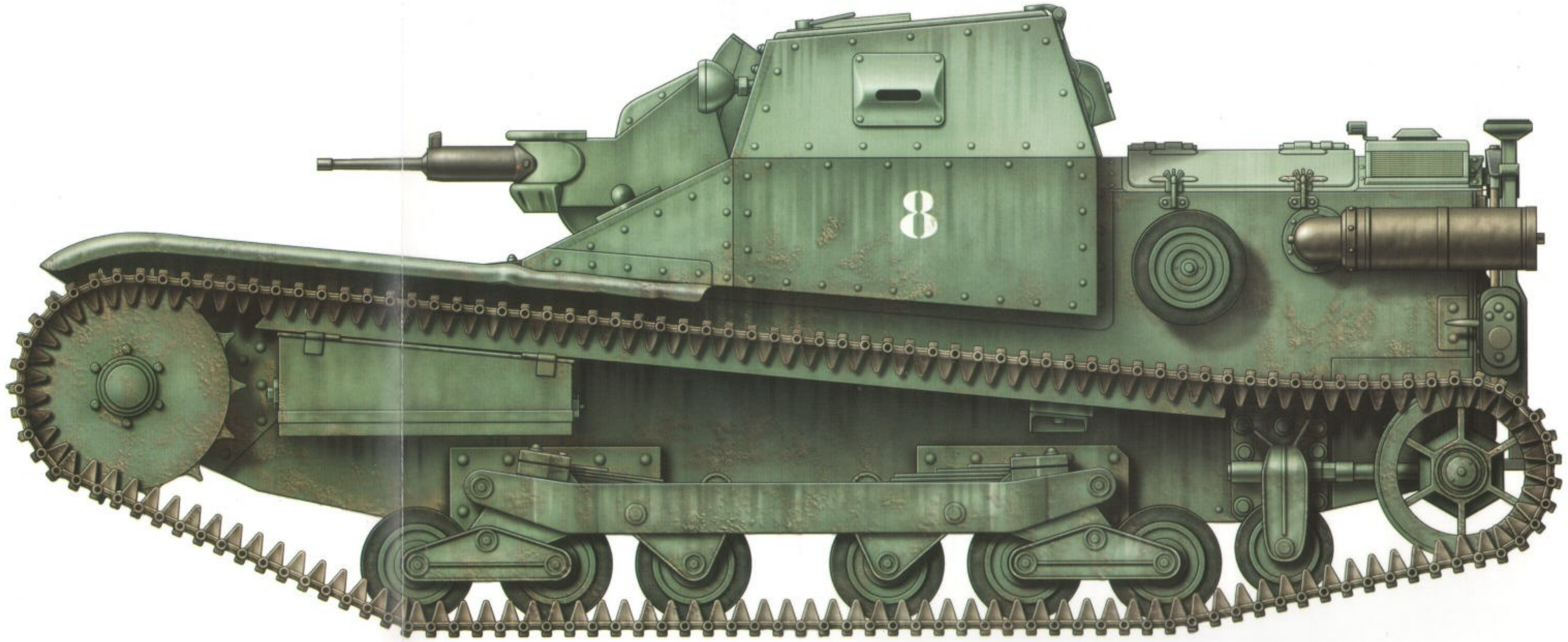
Pese a que fueron nueve los carros italianos que pasaron a poder de los republicanos, todas las fotos conocidas nos muestran al que ostentaba el número 8. Obsérvese la falta de las ametralladoras que sus sirvientes habían conseguido retirar. (Biblioteca Nacional)

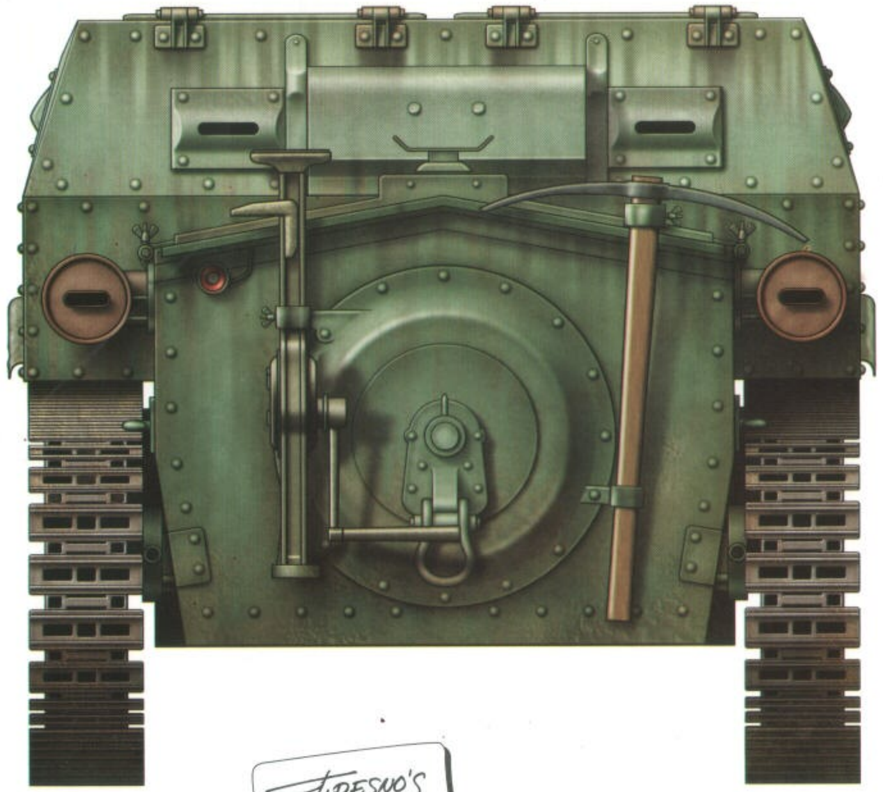
El frente terrestre permaneció tranquilo en los tres días siguientes, hasta el 18, en que los republicanos desencadenaron su contraataque sobre Brihuega. La maniobra fue dirigida personalmente por el general Pavlov aunque, de acuerdo con lo convenido en la reunión preparatoria celebrada el día anterior en Taracena, en el P.C. del IV C.E., ejercería el mando nominal de la misma el jefe de dicha unidad, teniente coronel Jurado, que firmaría las órdenes. La Brigada *Pavlov* fue distribuida entre las brigadas atacantes, siendo asignados –de izquierda a derecha– 16 carros a la 70 Brigada (mayor Sanz); 12 a la Móvil de Choque (mayor Valentín González *«El Campesino»*); 10 al XII Internacional (general Luckács) y 3 a la 65[5] (comandante Fernández Recio), mientras el resto de la 11

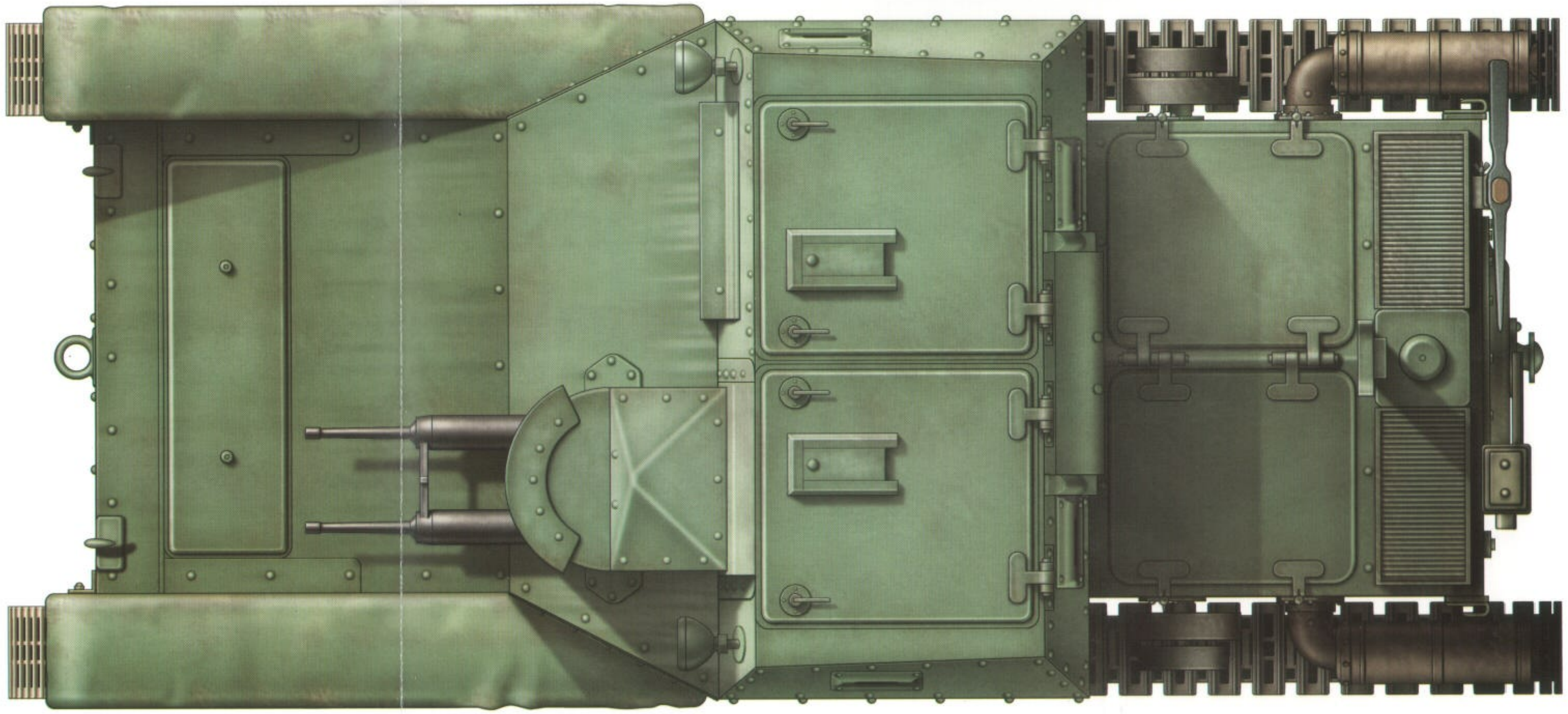
---

[5] La documentación y la bibliografía no suelen consignar la presencia de carros en apoyo de la 65 Brigada, única de la 14 División que actuó a las órdenes directas de Cipriano Mera; sin embargo, el carrista Fernando Lista Herranz da testimonio de que le fue agregada su sección para el ataque a Brihuega.







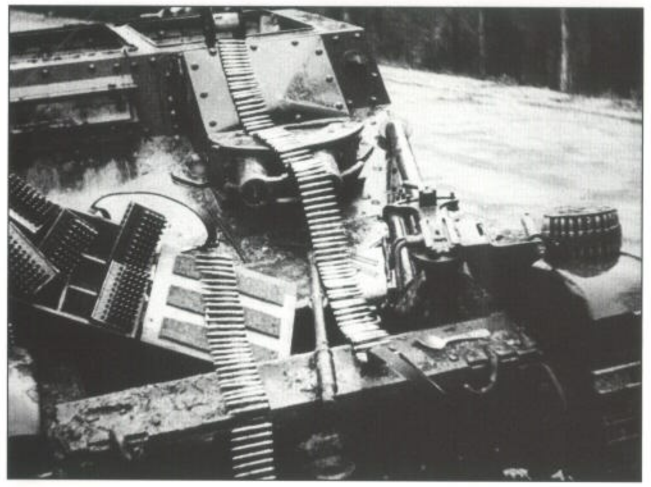


Fresno's

Todas las imágenes de esta página continúan siendo del C.V.35 n.º 8 capturado por los republicanos. En las dos inferiores, sus captores lo han adornado no sólo con las cintas de munición de las ametralladoras Fiat Mod. 14/35, que lo armaban, sino también con cargadores de ametralladora Fiat Mod. 14 que, ciertamente, nada tenían que ver con él. Se aprecia el trípode que los carros del C.T.V. solían llevar sobe el vano motor para poder emplear sus ametralladoras en tierra. (Biblioteca Nacional.)

División, de Líster, sobre la carretera de Francia disponía de otras dos compañías de T.26 para cumplir los cometidos de cooperar a la acción principal con su fuego y explotar el éxito, que se le había encomendado. El ataque de las fuerzas de Sanz, *«El Campesino»* y Luckács fue detenido en principio, pero las fuerzas de Recio/Mera consiguieron envolver Brihuega por el este y estrangular la cabeza de puente italiana al Sur del Tajuña[6] cuyos defensores –1.º Grupo de Banderas– se replegaron tras la muerte de su jefe, el teniente coronel Frezza[7], dejando la plaza abandonada en poder de Cipriano Mera –que entraría en ella al anochecer– y arrastrando consigo toda la línea defensiva. En su retaguardia se encontraba la 4.ª Compañía de Carros Fiat-Ansaldo que, en la confusión del repliegue, no fueron reabastecidos de combustible; faltos del mismo, quedaron abandonados los carros de Surdo, D'Andrea y Ratti, cuyas dotaciones se retiraron llevándose consigo las ametralladoras.

La retirada italiana dejó al descubierto el flanco izquierdo de las posiciones ocupada por la Brigada *Marzo* que fueron objeto el día 20 de un ataque frontal, con eje sobre la carretera de Jadraque, por parte



---

[6] Ver Artemio Mortera. «**Las Tres Batallas de Guadalajara**», págs. 63-67.

[7] Según Olao Conforti («**Guadalajara**», pág. 248) el coronel (sic, lo asciende de un grado) Frezza fue muerto por el disparo de un carro. Aunque las afirmaciones de este autor hay que tomarlas con muchas reservas, dado su escaso rigor histórico.

La parte posterior de un carro T.26 es empleada por los republicanos como improvisado mostrador –para militares y civiles– de las armas y equipos tomados al C.T.V. en la batalla de Guadalajara. (Biblioteca Nacional.)

Bajas del Batallón de Carros de Combate
Días 13, 14 y 15 de marzo de 1937

	2.ª Compañía de Carros
Día 13	Soldado Francisco Medina Gomero (herido)
Día 14	Soldado Pedro Lacave Patero (herido) Soldado Julio Abarco Hoyuelos (herido)
Día 15	Soldado Fernando Martínez Pérez (herido)
	Sección de Carros Rusos
Día 15	Cabo Cándido Sol González (herido) Soldado Andrés Olivera Niza (muerto) Soldado José Montró Seprón (herido) Soldado Adolfo Grande Rivas (herido)
	1.ª Sec. de la Compañía de Antitanques
Día 14	Sargento Domingo Ortiz González (muerto) Cabo José García Durán (herido) Soldado Dionisio Fernández Acuña (herido) Soldado Narciso Barrera Martón (herido)
Día 15	Soldado Ramón Molins Baies (herido)

de la 35 Brigada (mayor Liberino González) de la 12 División, que contaba con el apoyo de doce T.26, combinado con otro desde el este, llevado a cabo por la XI Brigada Internacional. Las fuerzas nacionales aguantaron la embestida, cediendo sólo Ledanca, único pueblo que ocupaban en la margen oriental del río Badiel, a cuyo amparo se atrincheraron[8].

El C.T.V. había perdido en la batalla de Guadalajara nueve *Carri Veloci*, en tanto que a los republicanos les había costado trece T.26[9]. El mayor de milicias Valentín González *«El Campesino»* se apropió de un *Carro Veloce* cogido en funcionamiento como trofeo personal, utilizándolo, al menos, hasta el desenlace de la batalla de Teruel en que le sirvió para huir de la plaza, a punto de caer en poder de los nacionales.

Como ya se ha dicho, el Cuartel General del Generalísimo había dejado claro al Mando del C.T.V. la imposibilidad en que se hallaba el Ejército nacional de ejecutar operaciones en el frente del Jarama, pese a lo cual trató de complacerle en la medida de lo posible con un ataque el día 9 de marzo en que la Brigada *Barrón* ocupó las Casas del Porcal, frente a una resistencia extraordinariamente dura, prueba evidente de que los republicanos no habían debilitado este frente en beneficio del alcarreño, lo que desaconsejaba la persistencia en el empeño. No obstante, el día 13, ante la insistencia de los italianos, en serias dificultades ante Trijueque, se montaría un nuevo ataque, en esta ocasión con participación de carros. La acción tuvo lugar frente al Pingarrón a cargo de la Brigada *Asensio*, que contó con el apoyo de la 2.ª y 3.ª Compañías de *Panzer* I, de la Sección de Carros Rusos y de la 1.ª Sección de la Compañía de Antitanques. Los combates del 13 de marzo le costarían a la 2.ª Compañía un herido (ver cuadro en página anterior), mientras la Sección de Carros Rusos dejaba en tierra de nadie, abandonado, un T.26 alcanzado por un proyectil de artillería. El día 14, la 2.ª Compañía tuvo un carro averiado por disparo de antitanque y dos heridos y la Sección de Antitanques un muerto y tres heridos. Dicha Sección sufriría otro herido el día 15, en tanto resultaba averiado un carro más de la 2.ª Compañía –en la que se producía un herido– y destruido un T.26 de la Sección de Carros Rusos, con un muerto y tres heridos; como puede verse, dicha Sección había comenzado a operar con bastante mal pie[10]. En total, estos tres días de operaciones costaron a la Brigada *Asensio* 80 muertos y 130 heridos, con el único y raquítico logro de haber ocupado el Vértice Butarrón, algo que parece justificar plenamente la resistencia del Mando nacional a emprender tal tipo de operaciones.

---

[8] Posteriormente abandonarían Muduex y Utande, que se hallaban en el fondo del valle, para establecer sus posiciones en las alturas que los dominan.

[9] Que las fuentes documentales soviéticas (Daniel Kowalsky. «***Stalin and the Spanih Civil War***». Cap. 15. Cuadro V-8) reducen a siete, aunque admiten que resultaron averiados otros 21.

---

[10] No constan de forma pormenorizada las bajas de la 3.ª Compañía de Carros, pero sabemos que entre el 1 y el 26 de marzo, en que prestó servicio de vigilancia y enlace con la Brigada *Asensio* desde San Martín de la Vega, tuvo 9 carros averiados de poca importancia, fácilmente reparables. El día 27 fue víctima de un bombardeo de artillería que le causó un muerto y cinco heridos.

Trece *Panzer* I de la 2.ª Compañía y tres T.26 de la 1.ª Sección de Carros Rusos del Batallón de Carros de Combate fueron todo el material blindado que el Ejército nacional pudo oponer a los cuarenta carros que los republicanos lanzaron contra los cerros de Garabitas y del Águila, en la madrileña Casa de Campo, en abril de 1937.

Cerro de Garabitas y cabeza de puente de Toledo

Tras el éxito de Guadalajara, el Ejército del Centro republicano se consideró en condiciones para emprender acciones ofensivas de envergadura con el fin de tomar la iniciativa y revalidar los logros alcanzados en la contención de los ataques nacionales. Como objetivo para el primer ensayo de la máquina de guerra recién alistada fue elegida la madrileña Casa de Campo para ocupar toda la orilla derecha del Manzanares, con el designio de aislar y, posteriormente, aniquilar la molesta cuña que los nacionales mantenían en la Ciudad Universitaria.

La maniobra consistiría en un doble ataque a los flancos nacionales a cargo de algunas de las fuerzas en línea –II C.E.– y del V C.E., recién constituido bajo el mando del mayor de milicias Modesto Guilloto. El II Cuerpo de Ejército debía formar dos agrupaciones ofensivas para tomar el cerro de Garabitas. La primera agrupación, a las órdenes del mayor Etelvino Vega, con la 68 Brigada, dos batallones de la 75, las milicias catalanas, un batallón de ametralladoras y cuatro carros de combate; la segunda, al mando del comandante Martínez de Aragón, estaría integrada por la 2 Brigada, dos batallones de la 75, otros dos de la 4 y nueve carros.

Asimismo, el V Cuerpo de Ejército constituiría otras dos agrupaciones; una de ellas, con la 69 Brigada y la 1 bis, mandada por el mayor Enrique Líster, que debería atacar desde El Pardo, siguiendo la orilla derecha del río, y la otra, bajo el mando del coronel José María Galán, compuesta por las brigadas 10 y 21, que debía tomar el cerro del Águila. El ataque de estas unidades resultaría fallido, haciéndose preciso reforzarlo sobre la marcha, de suerte que, aparte de las unidades citadas, acabarían interviniendo también la 1 Brigada y las XII y XIV Internacionales, a más de una llamada *Agrupación López Tabar.* No ha podido precisarse el número de carros con que contaron las agrupaciones de Líster y Galán, aunque Martínez Bande[1] apunta que su primer ataque fue apoyado por 26 carros de combate.

Éste tuvo lugar el 9 de abril, aguantando las posiciones nacionales la primera embestida hasta dar tiempo a la llegada de refuerzos. Entre otros, acudieron a la Casa de Campo la 2.ª Compañía de Carros, con 13 *Panzer* I, la Sección de Carros Rusos, agregada a la anterior, con los tres T.26 que le quedaban, y la 1.ª Sección de la Compañía de Antitanques[2]. Dos T.26 fueron utilizados en posiciones estáticas, como antitanques, frente a los carros enemigos; los *Panzer* I trataron de maniobrar pero el fuego de aquellos, unido al de la artillería de Madrid y al del tren blindado "B" que, bajo el mando de capitán Benito, actuaba desde el Puente de los Franceses, era tan denso que a poco quedaron averiados dos carros y herido el jefe de la compañía, capitán Losada Vera, retirándose la unidad, menos una sección que permaneció en posición defensiva en la Casa de Campo. La Compañía quedó eventualmente al mando del teniente Ramón Fernández.

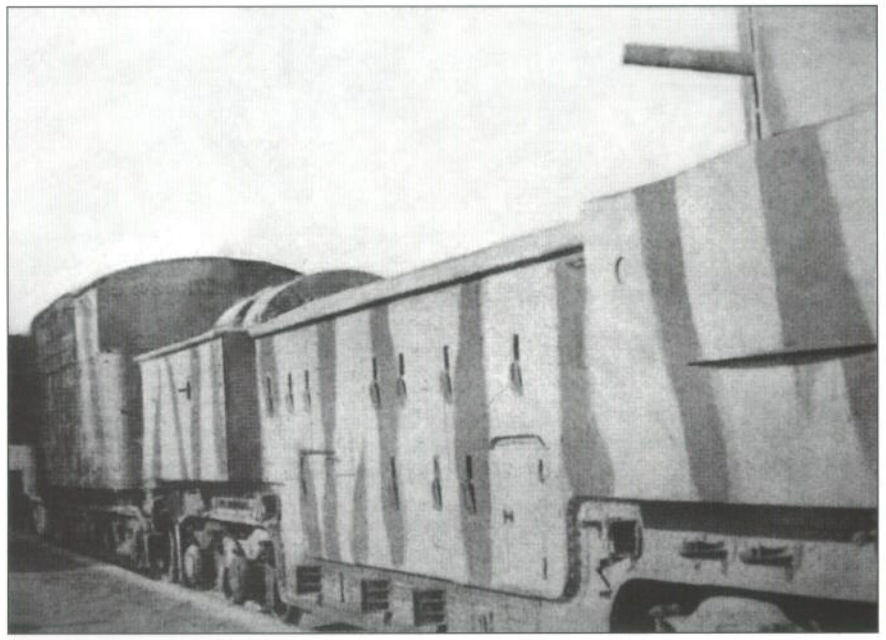
---

[1] «**La Ofensiva sobre Segovia y la Batalla de Brunete**», pág. 58. Según los Comunicados Oficiales nacionales, los ataques del día 10 fueron apoyados por un total de 32 carros y los del 11, por 42.

[2] La 1.ª Compañía de Carros y la 2.ª Sección de Antitanques habían sido enviadas al Norte para participar en la ofensiva sobre Vizcaya. La 3.ª de Carros permaneció en el sector de el Jarama, basada en Pinto.

Al día siguiente, 10, se reunía de nuevo la Compañía, pero continuaría sin poder actuar ante la aplastante superioridad de los carros enemigos, por lo que permaneció en reserva en la Casa de las Vacas para actuar en caso de ruptura del frente, mientras se desmotaban las ametralladoras de cinco de los carros que, servidas por la dotación de los mismos a las órdenes del alférez Enrique Rodríguez, pasaron a reforzar la línea de posiciones. El día 11 actuó la 2.ª Compañía en idénticas condiciones, situándose tres carros *Panzer* I, mandados por el alférez Ainoza, en la Casa de Firmes Especiales. La Compañía tuvo dos muertos y cuatro heridos[3] que se sumarían a otro muerto y tres heridos[4], que sufrió la 1.ª Sección de Antitanques. Una de sus piezas, emplazada en la Casa del Labrador, se apuntó la destrucción de un T.26 enemigo y otra, destacada en la Casa de las Vacas, la de tres más. El día siguiente, la sección del alférez Ainoza pasó a la Casa del Lago, contribuyendo a la contención de los ataques enemigos, al igual que las ametralladoras emplazadas en tierra, que permanecieron en esta situación hasta el día 13. En esa fecha, la artillería nacional destruyó el tren blindado N.º 4, cuando trataba de llegar al Puente de los Franceses desde la estación del Norte; los republicanos recuperaron la locomotora, pero el vagón dañado quedó sobre el terreno, sirviendo como fortín[5]. El Ejército del Centro republicano concluyó su empeño sin haber cosechado el más mínimo éxito. Los Comunicados nacionales daban cuenta triunfalmente de haber capturado siete carros el día 11, dos –a más de otros seis quemados y dos inutilizados– el 12 y seis más incendiados –dos en la Cuesta de las Perdices y cuatro en la Casa de Campo– el 13. Tales cifras están, con toda probabilidad, exageradas, pero nos dan la medida del descalabro sufrido por la Brigada de Tanques que en cuatro días de combates, absolutamente infructuosos, perdía en torno a la veintena de carros que con tanto coste y esfuerzo se importaban de la U.R.S.S.

La 2.ª Compañía de Carros, la Sección de Carros Rusos y la 1.ª Sección de la Compañía de Antitanques permanecieron en el sector de la Casa de Campo hasta el 26/27 de abril, periodo durante el cual se produjo una baja, el día 18, en la 2.ª Cia. de Carros[6]. A finales de mes, se ordenó a estas unida-



Vagón artillero, con torre giratoria para una pieza Nordenfelt de 57 mm., de uno de los trenes blindados que combatían en los alrededores de Madrid.

La abrumadora superioridad del blindaje empleado por los republicanos en los combates de la Casa de Campo relegaron a los carros-cañón capturados nacionales al empleo como antitanques móviles desde posiciones defensivas.

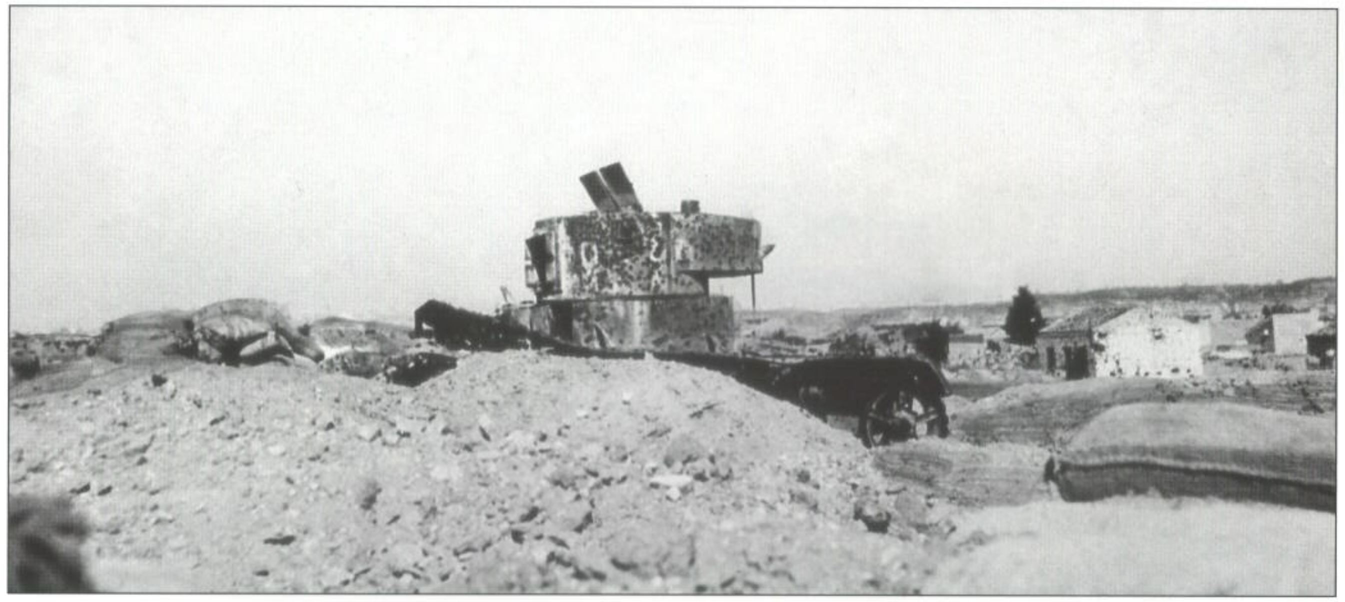
---

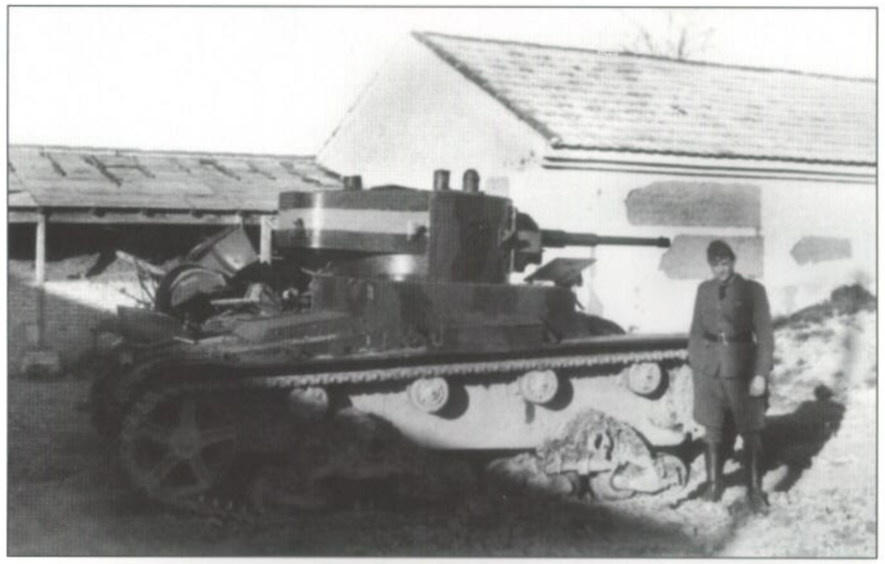
[3] Muertos, el cabo Justo Carretero Alonso y el paisano voluntario Pablo Cenea Longrande. Heridos, el sargento Manuel Alonso Sañudo, el carabinero José Antonio Sánchez García y los soldados Tomás Galisteo y Jacinto Gómez.

[4] Muerto, el soldado Ignacio Soto Orbaneja. Heridos, los soldados Santiago Periáñez Collazo y Vicente Sáenz Navas y el legionario Pedro Pradas Muñoz.

[5] Jacinto M. Arévalo Molina. «**Los Trenes Blindados Españoles**», pág. 243.

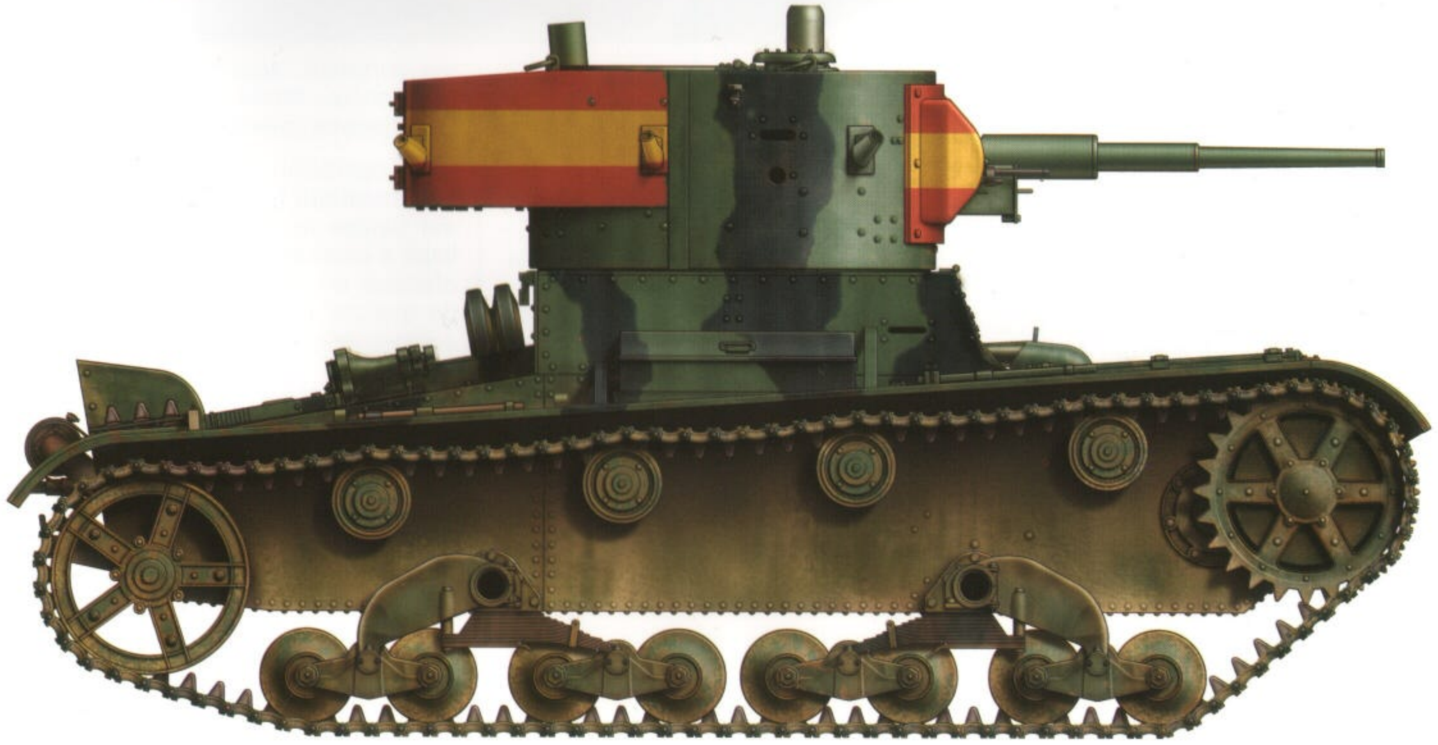
[6] Cabo Ramón Pla Guerrero, herido.

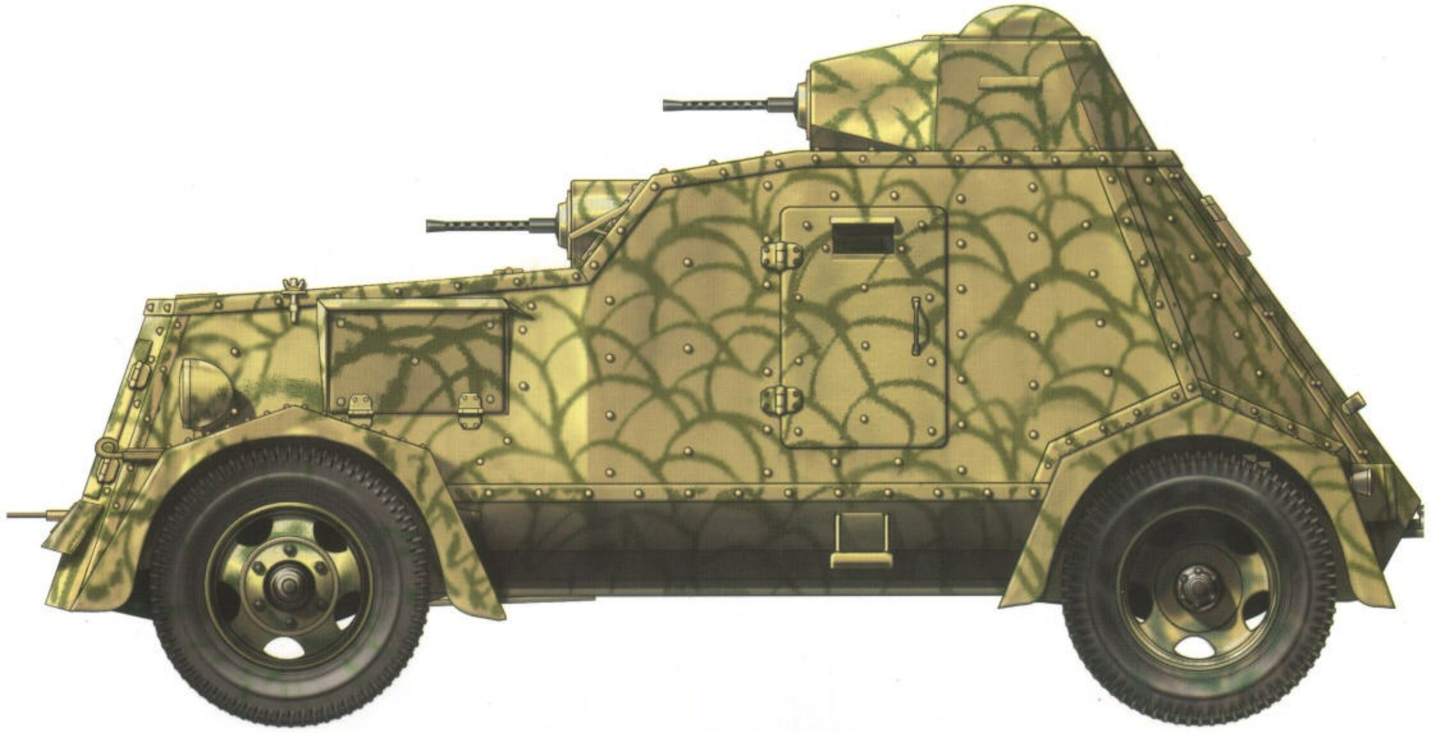




La ofensiva republicana de abril de 1937 no alcanzó ni uno solo de los objetivos propuestos, sufriendo a cambio la baja de un cincuenta por ciento de los carros empleados. Daniel Kowalsky admite 10 carros destruidos y 13 dañados en la "*Casa del Campo May 5 - May 12 1937* [sic]". (Archivo General de la Administración.)

Los nacionales enviaron a la cabeza de puente de Toledo, para contener la contraofensiva republicana, los tres carros T.26 de la ahora denominada Sección de Carros Cañón, la única unidad del Batallón de Carros de Combate de que disponían en todo el teatro de operaciones del Centro. (Vía Francisco Marín.)
Ilustración: Luis Fresno Crespo.





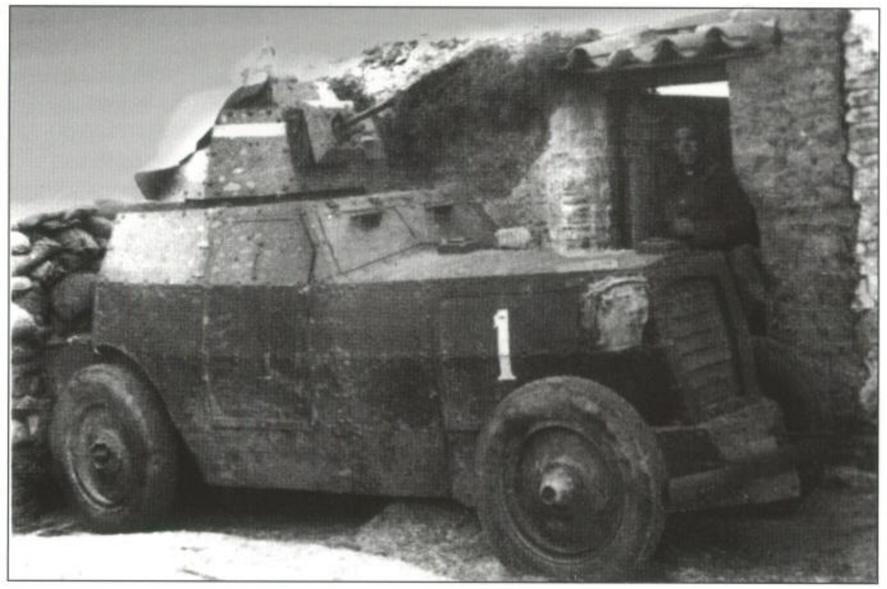
Los republicanos emplearon en su contraataque sobre la cabeza de puente de Toledo una compañía de blindados en la que, sin duda, se alineaban los primeros “Carros 3HC” o “Blindados ZIS” (los mal llamados UNL-35) llegados a los frentes del Centro. Adviértase que el vehículo de la imagen va armado con ametralladoras Maxim Tokarev.
Ilustración: Julio López Caeiro.

des –salvo a la Sección de Carros Rusos– su desplazamiento al frente de Vizcaya, en unión de la 3.ª Compañía de Carros, destacada en Pinto[7]. De esta suerte, los medios blindados nacionales en los frentes del Centro quedaron reducidos a los tres T.26 de la Sección de Carros Rusos que, junto a una pieza de 37 mm. que la Compañía de Antitanques dejó en la Casa de Campo, eran todo lo que quedaba del Batallón de Carros de Combate nacional en dicho teatro de operaciones.

Un informe del coronel Vicente Rojo, jefe del Estado Mayor del Ejército del Centro republicano, de fecha 18 de abril[8], valoraba así la actuación de los carros de combate en los ataques sobre Garabitas y el Cerro del Águila: “*Iniciaron su actuación tarde, con cierta resistencia y sin subordinación estrecha a la Infantería. Su manera de combatir ha sido independiente y también, salvo algunos casos, sin enlace íntimo con la Infantería. Unas veces han retrasado su intervención solicitada insistentemente por la Infantería, mientras que en otras se han lanzado al ataque sin preocuparse de ella. De la falta de este enlace son responsables las dos armas*”.

El 5 de mayo, el general Yagüe emitía la oportuna Orden de Operaciones para efectuar una rectificación en el frente de Toledo, ampliando la cabeza de puente de San Martín o “de los Cigarrales”, que el Ejército nacional mantenía al sur del Tajo desde la liberación de la plaza, en septiembre del 36, con la intención de alejar la artillería enemiga y ocupar sus observatorios, evitando así el fuego que sobre la ciudad y su Fábrica de Armas venía haciendo aquella reiteradamente. La operación se efectuó el 7 de mayo, haciendo retroceder a las fuerzas en línea de la 46 Brigada republicana –que, cogidas por sorpresa, apenas presentaron resistencia– hasta rebasar incluso los objetivos previstos.

La operación nacional despertó una inusitada reacción del Ejército del Centro republicano, donde se llegó a creer que se trataba de una ofensiva en regla con el propósito de avanzar hacia Ciudad Real. En consecuencia se inició con toda urgencia el envío de fuerzas a la zona para “detener” el avance nacional y recuperar el terreno perdido. Con las unidades despachadas se organizaron tres agrupaciones: la “de la izquierda”, al mando del mayor Líster, con la 11 División, a la que daba apoyo un grupo de carros del 1er Batallón, que mandaba el capitán Juan Barbero[9]; la “del centro”, bajo el mando del teniente coronel Mejida, con dos batallones de la 46 Brigada, uno de la 113 y el batallón «*Murcia*» y la “de la derecha”, a las órdenes del comandante González Pando, con los otros dos batallones de la 46 Brigada, el batallón «*Dimitrof*», una compañía de blindados y un tren blindado; probablemente el n.º 7, basado en Villanueva de la Serena.



En la primavera de 1937, los nacionales contaban en el frente de Madrid, aparte los tres T.26 de la Sección de Carros Cañón, con los restos de aquella Compañía de Carros de Asalto organizada a base de autoametralladoras por las Columnas del Sur, en la que aún prestaba servicio el blindado que había pertenecido a la *Policía de Segurança Publica* portuguesa que, por estas fechas, había sido rearmado con una ametralladora Hotchkiss española en sustitución de la Vickers original. (Vía Francisco Marín.)

El contraataque republicano tuvo lugar entre los días 8 y 11, logrando recuperar buena parte del terreno tomado por los nacionales que a punto estuvieron de perder la cabeza de puente primitiva, viéndose obligados a reforzar su dispositivo para poder conservarla. Entre los refuerzos nacionales se encontraban los únicos carros de combate con que contaban en todo el Centro: la Sección de Carros Rusos, –que ahora se denominaba “de Carros Cañón”– al mando del sargento Carlos Zamora, Sección que contribuyó a detener los ataques enemigos, permaneciendo en el sector hasta finales de junio.

Según los partes nacionales, los ataques del día 9 fueron encabezados por doce T.26, resultando uno de ellos inutilizado por el sargento de complemento Agustín Rúa Pousa que, pese a encontrarse empapado con la gasolina de una de las botellas –rota– con que se lanzó a su caza, no dudo en darle fuego, siendo posteriormente recompensado con la Medalla Militar Individual; el día 10, eran 11 los carros que apoyaron las embestidas de Líster, perdiendo un segundo T.26.

No se han localizado noticias sobre la actuación de los blindados a disposición de la agrupación “de la derecha”, pero es interesante la presencia de esta unidad, pues los blindados habían desaparecido en las grandes batallas anteriores: el Jarama y Guadalajara. Las capturas y las destrucciones debían de haber acabado con la mayor parte de los BA.6 y FA.1 enviados por la Unión Soviética en 1936 y, sin embargo, a partir de estas operaciones en Toledo volvieron a hacer acto de presencia unidades de estos ingenios en el campo de batalla y en la orgánica de las nuevas unidades que iban a crearse. ¿Con qué blindados se organizaron estas últimas? Pues con toda seguridad sumando a los supervivientes del envío citado los que comenzaban a entregar los Astilleros de la Unión Naval de Levante, rebautizados como Fábrica n.º 22 en el organigrama de la Subsecretaría de Armamento y Municiones. Esta empresa que, en los primeros tiempos de la contienda, se había iniciado en el blindaje de camiones para las columnas levantinas que combatían en el frente de Aragón, había sido seleccionada para construir un modelo de autoametralladora basado en el soviético BA.20. Con planos rusos y bajo la dirección de ingenieros de la misma procedencia[10] la Fábrica n.º 22 desarrolló el denominado “Trabajo nº 35” que, tras la construcción de un pequeño número de prototipos en los que se ensayaron diferentes soluciones, cristalizó en el autoametralladora que ha pasado a la bibliografía con la designación de UNL-35. Sin embargo, Josep María Mata Duaso y Francisco Marín Gutiérrez, que han estudiado el tema en profundidad[11], aseguran que nunca aparece con tal nombre en los documentos que generó su construcción y empleo, en los que se le denomina “Blindado Tipo ZIS” o “Blindado Ford Mod. 85”, según se empleara en su elaboración el chasis del camión soviético ZIS-5 o los norteamericanos Ford de diferentes tipos, de la gama de 85 CV. (o, para se más exactos, de los 85 bhp.)[12]. Los vehículos de serie, ya normalizados (aunque de múltiples variantes, que diferían en detalles), comenzaron a entregarse en la primavera de 1937[13]. Por mi parte, puedo agregar que he manejado algún documento[14] en el que se los denomina “Carros 3HC”, en referencia indudable a su chasis ZIS.

En cualquier caso, no puede desestimarse la posibilidad de que hubieran llegado algunos blindados más desde la Unión Soviética, lo que hubiera permitido cubrir las numerosas plantillas, que se detallarán más adelante, imposibles decompletar solamente con los vehículos de producción valenciana, forzosamente escasos aún[15]. En la documentación de la Operación "X" publicada por Gerald Howson nos encontramos con otro vacío entre el 13 de marzo y el 29 de abril, en el que faltan los expedientes desde el Y-21 al Y-26 (ambos incluidos)[16], al mismo tiempo que debe tenerse en cuenta que las cifras "oficiales" soviéticas de los suministros enviados a la España republicana recogen la cantidad de "*120 autos blindados*"[17], en tanto que sólo figuran 60 en las relaciones –incompletas– publicadas por Howson[18].

---

[7] Allí tomaría el mando de la 2.ª Compañía, el 1 de mayo, el capitán Fernando Merino Galindo. (Sobre la actuación de estas unidades en Vizcaya, ver Artemio Mortera. «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**», pág. 91 y siguientes.)

[8] A.G.M. - D.R. - L. 669 - C. 15.

[9] Enrique Líster. «**Nuestra Guerra**», pág. 124.

[10] Se ha barajado el nombre del coronel ingeniero Nicolai Alimov.

[11] «**Blindados Autóctonos en la Guerra Civil Española**», pág. 32.

[12] Ford V8 “85” Mod. 79 (1937), Ford “85” Mod. 817T (1938)… incluso Fordson V8 85 bhp. de construcción británica.

[13] A mediados de febrero se encontraban 10 en construcción (4 de ellos a punto de terminarse) y se estaba preparando una serie de 150, pero se produjeron retrasos en su entrega, tanto por problemas técnicos, como logísticos y de encuadramiento.

[14] Por ejemplo, A.G.M. - D. R. - L. 1270 - C. 4.

Sí aparece, en cambio, convenientemente documentada la llegada a Cartagena, el 7 de mayo, de 50 nuevos carros T.26 con abundantes repuestos para los mismos[19]. Con estos nuevos medios se completaron las plantillas de la Brigada de Tanques y se organizó una nueva Brigada de Blindados, al mando del coronel Enrique Navarro Abuja. La Brigada de Tanques constaba de cuatro batallones; cada uno de ellos con tres compañías a 10 carros, más el de mando, y una compañía de blindados compuesta igualmente por 10 ingenios de tal tipo. La composición de la Brigada de Blindados era inversa: cuatro batallones de blindados, a tres compañías de 10 vehículos, y una compañía de carros, asimismo con 10 T.26. Según Ramón Salas[20], las cuatro compañías de la Brigada de Blindados disponían de 84 autoametralladoras y 36 autoametralladoras-cañón, lo que nos daría una composición de 21 de los primeros y 9 de los segundos por batallón y de 7 y 3, respectivamente, por compañía; es decir, un total mínimo de 130/134 carros T.26, 39 autoametralladoras-cañón y 91 autoametralladoras. Si a la zona Centro-Sur del territorio controlado por la República sólo hubieran llegado los 20 autoametralladoras-cañón que pretende Howson –ingenios estos que habían sufrido pesadas pérdidas en los combates por Madrid e, incluso, en Málaga– y los blindados de construcción española armados con cañón, de los que se hablará en su momento, que no comenzarían a estar disponibles hasta principios de 1938 ¿de dónde procedían los precisos para completar la cifra de 39 que requería la organización de dichas Brigadas? Sólo hay dos respuestas posibles: o la Brigada de Blindados se constituía drásticamente incompleta –lo que resulta absurdo en una unidad de nueva organización– o se habían recibido nuevos BA.6 soviéticos, como parecen apuntar todos los indicios, aunque no haya podido probarse documentalmente.

El mando conjunto de estas fuerzas fue asumido, después de la batalla de Guadalajara, por el general Rudolf, a cuyas órdenes combatirían en la de Brunete, mientras el coronel Rafael Sánchez Paredes –que procedía, como hemos visto, del Regimiento de Carros de Combate N.º 1– mandaba la Base de Carros de Archena. La Brigada de Tanques mantenía su base en la Alameda de Osuna y la de Blindados la organizaba en Cuart de Poblet (Valencia). Aparte de estos medios, cada uno de los Ejércitos del Sur y del Este disponía de los suyos propios; el primero de ellos contaba, como se ha dicho, con dos compañías de carros y una de blindados y el del Este disponía asimismo de alguna compañía de T.26, que compartía con el Ejército de Operaciones de Teruel, un buen número de blindados artesanales, que la industria catalana había construido en elevada cantidad, y algunos autoametralladoras UNL-35, que habían acompañado a los guardias de Asalto enviados a Barcelona con motivo de la revuelta de mayo. En el frente de Madrid, el Ejército del Centro disponía de la Compañía Renault –también denominada en algunos documentos Agrupación Renault– respecto a la cual el general Pavlov propuso a finales de abril desmontar los Puteaux de 37 mm. que montaban los carros-cañón para destinarlos al armamento de los autoametralladora; propuesta que no fue aceptada, conservando los FT-17 sus cañones hasta el final de la guerra.

Mientras el Ejército Popular contaba con dos brigadas blindadas, el nacional disponía tan sólo de dos batallones. El de carros *Panzer* I –con tres compañías–, que en el mes de marzo de 1937 había tratado de formar una cuarta, al mando del capitán Fernando Merino Galindo, a lo que tuvo que renunciar por no disponer de suficientes carros, y el del *Raggruppamento Reparti Specializati*, con cuatro compañías de carros Fiat-Ansaldo y una –incompleta– de blindados Lanzia, integrado en el del C.T.V. Se había previsto organizar la proyectada 4.ª Compañía del Batallón de Carros de Combate con nuevos carros *Panzer* que se esperaba recibir de Alemania; a fin de iniciar los trabajos de organización, la 3.ª Compañía había cedido provisionalmente el 3 de marzo tres carros –los designados L, M y P–, al mando del alférez Sebastián Monsoñis, que habían de conformar el germen de la misma pero, finalmente, los alemanes entregaron tan solo 10 carros[21] que hubieron de emplearse en cubrir las bajas de las tres compañías existentes, so pena de dejarlas medio desmanteladas. No llegarían nuevos *Panzer* I hasta finales de agosto, por lo que la constitución de la nueva compañía –que, por ese entonces ya no sería 4ª– hubo de esperar hasta el 1 de octubre. Se habían recibido, en cambio, 12 *Carri Veloci* en el mes de abril que permitieron reponer las bajas sufridas por las cuatro compañías del C.T.V. en Guadalajara y constituir una 5.ª Compañía Mixta con tripulaciones españolas[22].

---

[15] La producción de la Fábrica n.º 22 era del orden de cinco blindados mensuales (ver Josep M.ª Mata Duaso y Francisco Marín Gutiérrez. «**Los Medios Blindados de Ruedas en España», I**, pág. 134).

[16] «**Armas para España**», pags. 395-396. Pese a lo cual, este autor -insisto- fundamenta sus teorías en el convencimiento de que tal cuerpo documental refleja un total máximo perfecto; incuestionable.

[17] Dichas cifras "oficiales" se publicaron por primera vez en 1971, en el número 7 de la «**Revista Histórica y Militar**», editada en la U.R.S.S., según la cual el material bélico enviado a la República ascendía a "*806 aviones de combate... 362 tanques, 120 autos blindados, 1.555 piezas de artillería, cerca de 500.000 fusiles, 340 lanza granadas, 15.113 ametralladoras, más de 110.000 bombas de aviación, cerca de 3.400.000 proyectiles de artillería, 500.000 bombas de mano, 826 millones de cartuchos, 1.500 toneladas de pólvora, lanchas torpederas, estaciones de reflectores para la defensa antiaérea, camiones, emisoras de radio, torpedos y combustible*". Desde entonces, tales cifras, con alguna ligera variante, han sido recogidas por diversas publicaciones de inspiración comunista, comenzando por el libro «**La solldaridad de los pueblos con la República española**», publicado en Moscú al año siguiente (la edición en español es de 1974), el artículo de Vittorio Vidali aparecido en el diario comunista italiano «***L'Unità***» a principios de 1972 o el libro de A.A. Vetrov «***Voluntery svobody***», publicado en Moscú igualmente en 1972, entre un largo etcétera.

[18] Treinta (16 BA.6, 4 BA.3 y 10 FA.1) llegados a Cartagena en el «*Lepin*» el 28.10.36 y otros treinta (20 BA.6 y 10 FA.1) a Bilbao en el «*A. Andreev*» el 1.11.36.

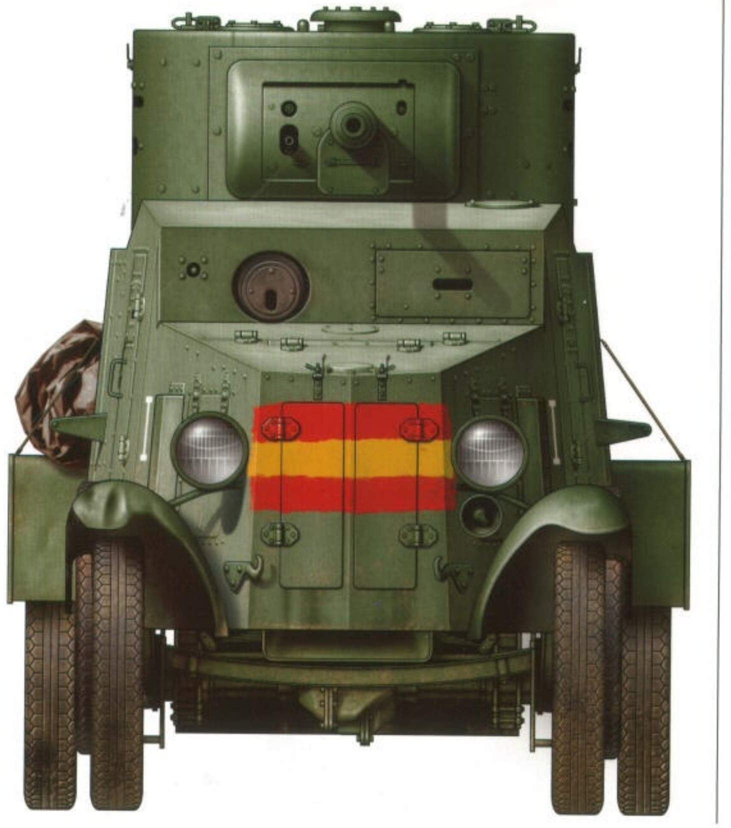
[19] Expediente Y-29 de la Operación "X". Con los 50 carros venían 20 motores de repuesto, 10 cañones de 45 mm., 12 anteojos de puntería, 10 ametralladoras Degtyarev DT, 12 miras para las mismas, 300.000 disparos de 45 mm., repuestos de cañón y ametralladora, combustible...

[20] «**Historia del Ejército Popular de la República**», pág. 1103. En la página 1280 (nota 26) afirma que al formarse la Brigada contaba tan sólo con tres batallones de blindados, con 69 autoametralladoras y 27 autoametralladoras-cañón. Aún así, la plantilla de estos últimos seguíaría sin poder cubrirse con los 20 que se afirma llegaron a la zona Centro-Sur, y ello sin tener en cuenta las bajas; en cualquier caso, cuando la Brigada aumentó su dotación a finales de julio de 1937, aún no se disponía de blindados con cañón de construcción española.

[21] Con ellos, sumaban 72 los carros alemanes recibidos por el Ejército nacional hasta ese momento.

[22] Ver Artemio Mortera. «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**», pág. 114.

La batalla de Pozoblanco y el Santuario de la Virgen de La Cabeza



El Ejército del Sur, nacional, había organizado con los FA.1 y los BA.6 capturados en las operaciones de Lopera y Málaga –a más de algún que otro blindado artesanal– un pequeño grupo blindado, con cinco vehículos, que tomaría parte en la batalla de Pozoblanco, dando apoyo a la denominada «Columna Peñarroya» (Camoesino).
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

El 28 de febrero de 1937, el Estado Mayor del Ejército del Sur, nacional, emitía una Orden que disponía el inicio de un nuevo ciclo de operaciones en dirección Hinojosa del Duque-Pozoblanco-Villanueva de Córdoba, con la intención de contactar –y liberar– a continuación a los guardias civiles cercados en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. La maniobra correría a cargo de de cinco columnas, una de las cuales –la denominada «Columna Peñarroya»– contaba con cinco blindados; es decir, la totalidad de los medios de la especialidad de que disponía dicho Ejército del Sur. La citada columna, al mando del teniente coronel Álvarez Rementería, debería avanzar por la carretera de Peñarroya a Villanueva del Duque, llevando a su izquierda a la columna de Caballería del teniente coronel Gerardo Figuerola, que cubriría su flanco y cooperaría con la acción de la Infantería.

El ataque nacional, previsto para 4 de marzo, se aplazaría hasta el 6 en que se inició el avance sin tener en cuenta los pronósticos referentes a un fuerte temporal que se abatiría sobre la zona al día siguiente. El mismo temporal que pondría en grave aprieto la ofensiva hacia Guadalajara del C.T.V., cuyo Mando fue siempre tachado de irresponsable por desdeñar las predicciones meteorológicas que lo anunciaron con anterioridad al inicio de aquella. Por lo visto, el Estado Mayor de Queipo de Llano actuaba con igual imprevisión, nacida tal vez de la misma euforia y desprecio hacia el enemigo que ambos –españoles e italianos– habían extraído como lección de la fácil victoria de Málaga.

Los T.26 del Ejército del Sur republicano –probablemente, la totalidad de las dos compañías de que disponía– fueron enviados a Pozoblanco para detener el ataque nacional del mes de marzo y recuperar el terreno perdido.

Pese a la "*lluvia y espesa niebla*", las tropas nacionales progresaron penosamente hasta ocupar el día 7 la Sierra de Alcornocosilla. Ya en la primera jornada de la ofensiva, el jefe del Sector de Córdoba –el sector republicano atacado–, teniente coronel Pérez Salas, acusaba la presencia de los blindados nacionales al asegurar en telegrama dirigido al jefe del Ejército del Sur, coronel Gaspar Morales, que la ofensiva de Queipo de Llano estaba "*apoyada por algunos tanques*", afirmación esta que su jefe de Estado Mayor, el teniente coronel Antonio Cordón, matizaba al día siguiente al informar telegráficamente que "*la columna de Peñarroya* (...) *avanza hacia Villanueva* (...) *con camiones blindados*" y el día 8, en que las columnas nacionales apenas progresaron, era de nuevo Pérez Salas quien informaba que el enemigo había atacado Villanueva del Duque "... *protegido por los cuatro blindados que tienen, pero por el fuego de la artillería y máquinas fue rechazado*...". En efecto, la columna nacional de Álvarez Rementería no ocuparía dicha población hasta el día 10.

El avance nacional estaba siendo retardado por las reservas locales, pero proseguía –aunque de forma muy precaria–, por lo que el teniente coronel Pérez Salas demandaba nuevos refuerzos; peticiones que su jefe, el coronel Morales, trasladaría al jefe del Estado Mayor Central, general Martínez Cabrera, quien, sin embargo, consideraba el ataque nacional en Córdoba sólo "*de distracción*", para descongestionar el frente de Guadalajara, donde sí eran decisivas las operaciones que se estaban desarrollando. Así, los refuerzos iban llegándole a Pérez Salas paulatinamente y no sería hasta el día 18 –en que las columnas nacionales presionaban Pozoblanco– que éste pudo poner en acción para su defensa los primeros carros T.26 que, por fin, había recibido. La documentación habla de una compañía; sin embargo, Pérez Salas puntualizaba que se le habían incorporado cinco tanques[1] y que, al haberse averiado uno, sólo le quedaban cuatro disponibles para la contraofensiva que planeaba llevar a cabo, por lo que pedía se le incorporara la 2.ª Compañía de carros. La prevista ofensiva comenzó el día 24 y daría lugar a un duro forcejeo hasta el 29 en que Queipo de Llano "*ante el desgaste de las columnas* (...) *y, sobre todo, por presencia de gran número de tanques*..."[2] decidió renunciar a parte del terreno conquistado y retirarse a la divisoria entre los ríos Cuzna y Guadalbarbo, retirada que se efectuó por sorpresa en la noche del 29 al 30. En esta última jornada Pérez Salas recuperaba Villanueva del Duque y Alcaracejos.

Pero las cosas no iban a quedarse así. Desde Valencia se ordenaba al coronel Morales que continuara presionando al enemigo con los refuerzos recibidos. Con ellos y las unidades del sector se constituyeron sendas agrupaciones a las órdenes del coronel Mena y el teniente coronel Pérez Salas[3] respectivamente, que contaban con el apoyo de una compañía de carros –más probablemente, dos: una con cada agrupación–, un tren blindado, que había transportado parte del batallón Tchapaiev, de la XIII Brigada Internacional –una de las integrantes de la Agrupación Mena–, hasta la estación de Mármol y, según Andreu Castell[4], algunos "*carros blindados fabricados con más buena fe que utilidad*", en referencia no se sabe si a camiones blindados localmente de modo artesanal o –de forma injusta– a los producidos en la Fábrica n.º 22, que ya empezaban a nutrir las compañías de blindados del Ejército Popular.

La contraofensiva se desencadenó el 4 de abril con la estación de Valsequillo –en el flanco derecho del ataque– como primer objetivo para la Agrupación Mena. El asalto fue encabezado por el citado batallón Tchapaiev que logró ocupar la estación y el pueblo de Valsequillo; este último con el apoyo de los T.26, que sólo intervenieron en la última parte del combate por haber llegado con retraso. Según Castells, el tren blindado fue asignado al 20 Batallón Internacional de la 86 Brigada que, encaramado en él, efectuó una incursión hasta las proximidades de Bélmez. Algo difícilmente creíble, pues para acercarse a esta localidad hubiera tenido

---

[1] Antonio Cordón («**Trayectoria. Memorias de un Militar Republicano**», pág. 263), siempre dispuesto a minimizar sus fuerzas al tiempo que magnifica las de sus contrarios, admite que se recibieron "*seis tanquetas y un tren blindado*".

[2] Es probable, aunque no ha podido confirmarse, que la 2.ª compañía de carros, solicitada por Pérez Salas, se le hubiera incorporado igualmente.

[3] J. M. Martínez Bande. «**La Batalla de Pozoblanco y el Cierre de la Bolsa de Mérida**», pág. 48.

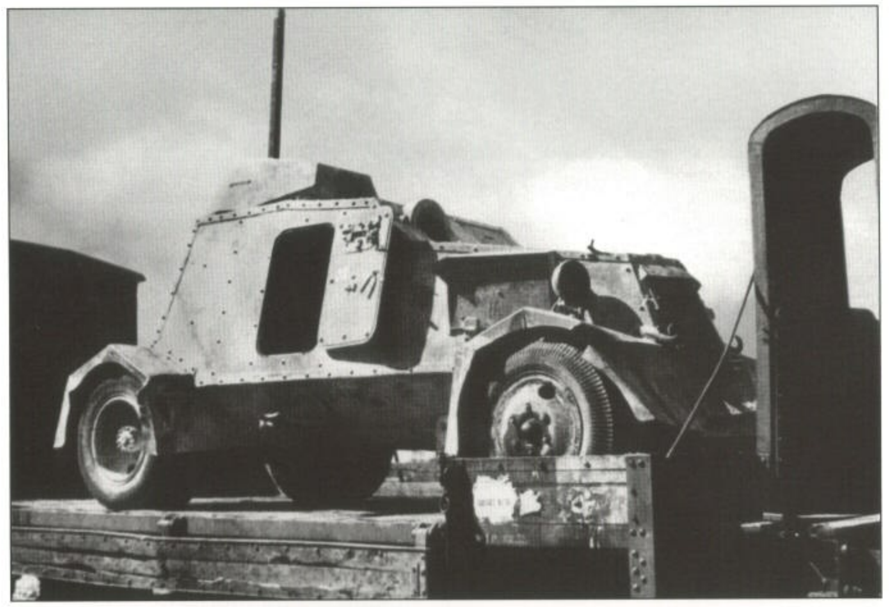
[4] «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**», pág. 203.

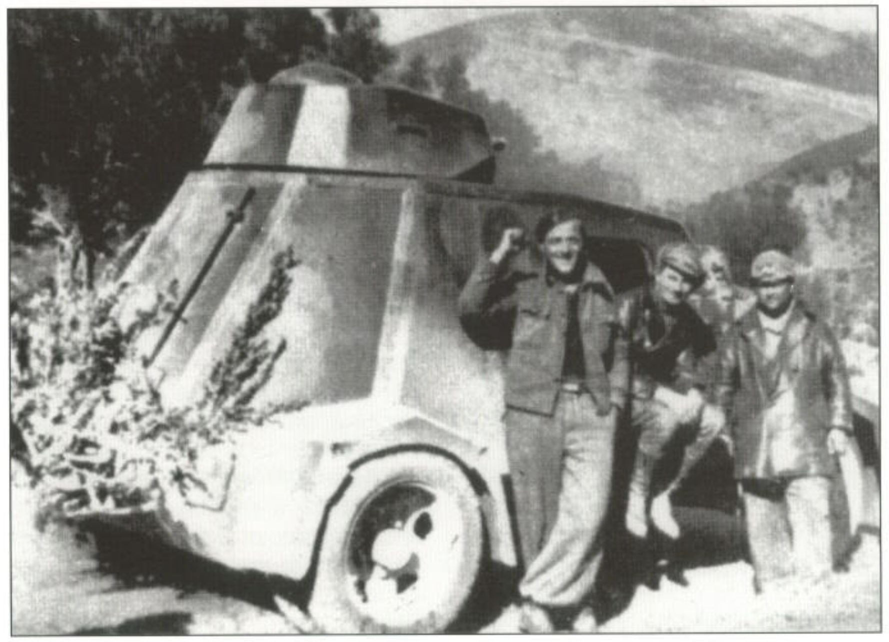
Página anterior: El tren blindado que tomó parte en la contraofensiva de Pozoblanco realizó una incursión en la que rebasó La Granjuela, llevando a bordo elementos del batallón internacional de la 86 Brigada Mixta. (Biblioteca Nacional.)

que rebasar Peñarroya, creando una alarma muy diferente a la totalmente nula que produjo[5]. El día 5, los internacionales ocupaban La Granjuela y Los Bázquez, capturando *"un tanque alemán que se ha dispuesto sea transportado a Pozoblanco"*[6]. Artur G. London[7] precisa que se trataba de *"un tanque pesado alemán. Su equipo, formado por un subteniente alemán, que mandaba el tanque, un portugués y tres españoles fue hecho prisionero"*. ¿Qué clase de ingenio era éste? Con cinco tripulantes... Posiblemente, un blindado de circunstancias. Al hablar de los cinco blindados de que disponía el Ejército del Sur nacional, me abstuve de hacer precisiones por desconocer de qué tipos eran, aunque suponía se trataba de blindados soviéticos FA-1 y BA.6 capturados; a la vista de esta información parece que incluían algún blindado de construcción local... tal vez, sobre el chasis de un camión alemán.

La línea nacional acabaría consolidándose con muchos apuros en un frente parecido al que constituyera su base de partida a primeros de marzo, con la única ganancia de la Sierra de Alcornocosilla, al norte de Bélmez, y la pérdida de los tres pueblos –Valsequillo, La Granjuela, Los Blázquez– y Sierra Nuria en el extremo occidental de la batalla. Esta se prolongaría aún hasta el 22 de abril, en una serie de forcejeos por parte de uno u otro bando, hasta cuajar en la línea mencionada. Los intentos republicanos serían siempre acompañados por los carros que, según informe del general Queipo de Llano al Cuartel General del Generalísimo, "... *ocasionan muchas bajas por no haberles dado* (a las fuerzas propias) tiempo todavía de atrincherarse"[8].

El Ejército del Sur republicano dispondría de una compañía de autoametralladoras, equipada con "blindados ZIS" o "carros 3HC", construidos en Valencia por la fábrica de guerra n.º 22, que comenzó a entregarlos en cantidades significativas en la primavera de 1937. (Vía Francisco Marín.)





El innegable éxito obtenido por el Ejército del Sur republicano, la concentración de fuerzas que, con motivo de los combates en Pozoblanco/Peñarroya, se había producido en el hasta entonces denominado "Sector de Córdoba" y la adopción en tal Ejército de la organización divisionaria, que estructuró las fuerzas de dicho sector en las Divisiones 19 (teniente coronel Pérez Salas) y 20 (teniente coronel García Vallejo), difundieron en sus mandos una sensación de poderío que propiciaría, entre otras decisiones, la de acabar de una vez con el problema que suponía la presencia en su retaguardia de un grupo de guardias civiles cercados desde hacía meses en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. Se hallaba éste situado en plena Sierra Morena, en el término de Andújar, sobre la cúspide del Cerro del Cabezo, a 686 metros de altitud. En él se habían refugiado 253 guardias civiles de la Comandancia de Jaén –a los que se sumaron 17 miembros de otros cuerpos–, junto con sus familiares, en número de 865. Se mantenían éstos, al mando del capitán Cortés, en actitud defensiva, con posición principal en el

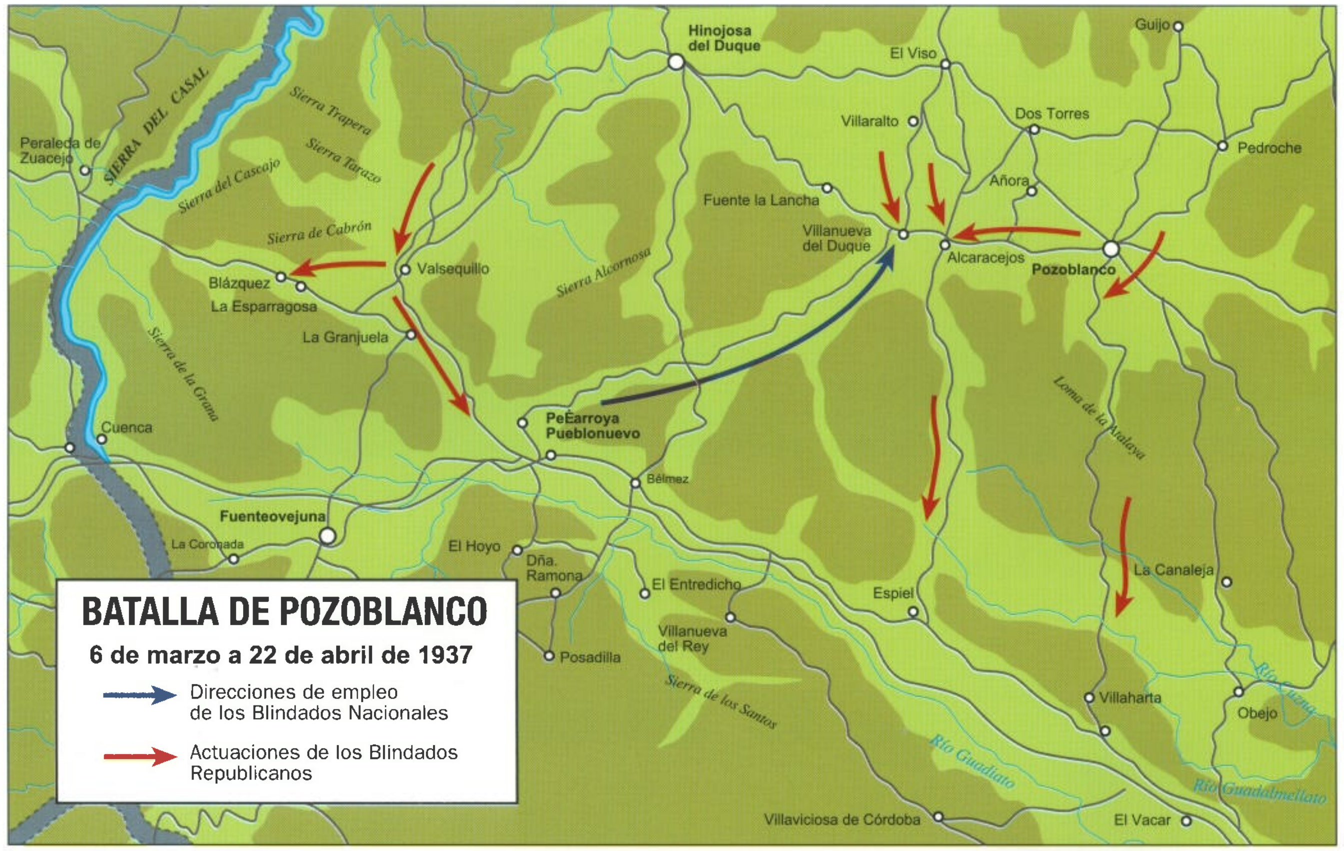
---

[5] Arévalo Molina («**Los Trenes Blindados Españoles**», pág. 272) afirma que dicha incusión llegó "*hasta más abajo de la estación de La Granjuela, donde la línea enlaza con el ferrocarril de Puertollano a Peñarroya*"; es decir, hasta el km. 56,4. Algo, desde luego, mucho más plausible.

[6] Telegrama cursado por Pérez Salas a su superior el coronel Morales (A.G.M. - D.R. - L. 837 - C.6).

[7] «**España, España**...», pág. 250.

[8] A.G.M. - C.G.G. - L. 363 - C. 53.


BATALLA DE POZOBLANCO
6 de marzo a 22 de abril de 1937
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
Hinojosa del Duque
El Viso
Guijo
Villaralto
Dos Torres
Pedroche
Añora
Fuente la Lancha
Villanueva del Duque
Alcaracejos
Pozoblanco
Peraleda de Zuacejo
SIERRA DEL CASAL
Sierra Trapera
Sierra Tarazo
Sierra del Cascajo
Sierra de Cabrón
Valsequillo
Blázquez
La Esparragosa
La Granjuela
Sierra Alcornosa
Sierra de la Grana
Cuenca
PeÈarroya Pueblonuevo
Bélmez
Loma de la Atalaya
Fuenteovejuna
La Coronada
El Hoyo
Dña. Ramona
El Entredicho
Espiel
La Canaleja
Villanueva del Rey
Posadilla
Sierra de los Santos
Villaharta
Obejo
Río Cuzna
Río Guadiato
Río Guadalmellato
Villaviciosa de Córdoba
El Vacar

Santuario y una avanzada en Lugar Nuevo, un palacio propiedad de la familia Cayo del Rey, a una distancia del Cabezo del orden de 3 kilómetros, pero con una diferencia de cota de más de cuatrocientos metros. Los defensores disponían tan sólo de una ametralladora y del armamento individual de los guardias; faltos de medicinas, asistencia médica e incluso de alimentos para el elevado número de personas allí refugiadas, de los que llegaron a verse privadas por completo, dependiendo para su subsistencia de los víveres –forzosamente escasos– que se les suministraba por vía aérea.

Imagen tomada en la plaza de las Tendillas (Córdoba), donde se exhibía el T.26 capturado el 7 de abril de 1937 frente a La Granjuela por la 1.ª Batería (cañones de 75/28) del 1.er Regimiento de Artillería Pesada. El capitán don José Gutiérrez Ozores se había hecho cargo de dicha batería ese mismo día 7, por herida grave, la víspera, de su predecesor en el mando, capitán de la Torre de Dios.

TANQUE
COGIDO AL ENEMIGO
POR

La posición fue asediada durante meses. Primeramente, por la milicias locales; después, por unidades del Ejército Popular que fueron engrosando con el paso del tiempo, sin que todos los esfuerzos realizados para doblegar la resistencia de tan exiguas fuerzas hubieran dado el menor fruto. Los defensores, sometidos a reiterados bombardeos artilleros y aéreos, habían conseguido ir rechazando todos los asaltos que los republicanos intentaron. Pero a estas alturas –mediados de marzo de 1937–, los sitiados estaban agotados por las privaciones y mermados por las bajas sufridas, mientras sus adversarios eran ya un auténtico Ejército y, como tal, dispuesto a emplear contra aquellos todos los medios de que disponían. Así, el general Martínez Cabrera, jefe del Estado Mayor Central, proponía al coronel Morales, jefe del Ejército del Sur, el día 18 –es decir, cuando aún se combatía duramente frente a Pozoblanco–: "*Mira a ver si puedes acabar con los tanques el asunto de Santa María de la Cabeza*" y el 24, volvía a insistir ante el jefe del Estado Mayor de Morales, teniente coronel Pérez Gazzolo: "*El Ministro encarga con particular interés que se liquide el asunto de Santa María de la Cabeza, utilizando los nuevos medios que tenéis*".

COGIDO AL ENEMIGO POR LA 1ª Bª DEL REGº DE

La imagen nos muestra, muy probablemente (pues el rótulo no es legible en su totalidad), al mismo T.26 de la foto anterior en el interior de la Fábrica de Artillería de Sevilla, donde se va a proceder a su puesta en servicio.

La 20 División (García Vallejo), a cuyo cargo quedaba ahora "*el asunto*", no se hizo esperar; pidió, y recibió, del Ejército del Sur, un batallón de la 76 Brigada de la 21 División, otro de la 16 Brigada, reserva de Ejército[9], y una compañía de tanques, con diez T-26[10]. Con estas unidades, sumadas a los batallones de la 75 Brigada, que venían manteniendo el cerco, lanzó el 8 de abril, tras un bombardeo que se prolongó desde las 13:00 horas del día anterior, un fuerte ataque contra Lugar Nuevo "*con fuego de artillería, DE TANQUES, morteros y fusilería, efectuando la aviación vuelos sobre Santuario y Lugar Nuevo, bombardeando*" –según el parte transmitido por el teniente coronel Cordón al coronel Morales– que, no obstante fue rechazado por los escasamente 80 hombres que defendían el palacio. En cualquier caso, la situación en el mismo se había hecho insostenible; viéndose los cercados obligados a evacuar Lugar Nuevo sobre la posición principal del Santuario, consiguiéndolo en la noche del 12 al 13 de abril de forma inverosímil, pues se llevaron con ellos a todos los civiles allí refugiados, incluidos niños, ancianos y heridos, que recorrieron el abrupto trayecto hasta la cima en medio de una tormenta.

El día 17 las fuerzas sitiadoras emprendían un ataque sobre el Santuario, tras dos días de preparación artillera, que fue rechazado una vez más. El 19, tuvo lugar un nuevo asalto en el que los sitiadores ocuparon las casas de Arjonilla, Lopera y Marmolejo, al norte del Cerro, con lo que quedaba expedito, desde la casilla de peones camineros, el camino que ascendía hasta la cumbre. Por él emprendieron la ascensión seis carros T.26 hasta ser detenidos por un bombardeo de la Aviación nacional[11] que se presentó sobre el Santuario muy oportunamente. Uno de los T.26 resultó inutilizado y otro inmovilizado por averías; los restantes trataron de darles remolque, siendo impedido por una salida de los defensores. Finalmente, los asaltantes lograrían recuperarlos durante la noche.

Conviene comentar aquí dos peculiaridades del empleo de los carros contra el Santuario. Una de ellas es que, contrariamente a lo sucedido en otros muchos combates de montaña en que los tanques no podían franquear las pendientes, viéndose limitados al apoyo lejano, por el fuego, de las tropas a pie, en el Cerro del Cabezo podían ascender hasta la cumbre por la pista empedrada de la ladera Norte, como así lo harían. La segunda es la absoluta falta de medios

---

[9] J.M. Martínez Bande. «**Los Asedios**», pags. 174-175. Antonio Cordón (*Op. Cit.*, pág. 281), que debería saberlo, pues era el jefe del E.M. del sector, asegura que disponían de la totalidad de la 16 Brigada y de parte de la 32 Brigada; algo absurdo, ya que dicha 32 Brigada –anteriormente, columna Mangada– pertenecía a la 3.ª División del Ejército del Centro, habiendo combatido desde el inicio de la guerra en los frentes en torno a Madrid, lo que constituye buena muestra de la seriedad de este autor.

[10] Algunas fuentes hablan de doce. Antonio Cordón (*Op. Cit.* , pág. 281) –que no hace historia, sino propaganda– asegura que disponían de "*una tanqueta que había conseguido me mandasen del parque de Jaén, donde estaba en reparación*".

[11] Se trataba de los Junkers Ju 52 de Haya (22-61) y Muntadas (22-47), que bombardearon mientras un Savoia S.81, el 21-20, pilotado por Marchenko y Prada, suministraba a los defensores.

A falta de otras mejores, estas dos fotos han sido utilizadas en más de una ocasión para ilustrar el relato de los últimos ataques al cerro del Santuario. Ciertamente, nada prueba que fueran los que realmente rompieron la resistencia de sus defensores pero, al menos, se trata de T.26 como los empleados para ello; "las tanquetas", que dice el teniente coronel Cordón. ¿Cómo llamaría este hombre a los Fiat-Ansaldo del Ejército nacional? (Biblioteca Nacional.)

defensivos contra esta clase de ingenios por parte de los sitiados, armados sólo con fusiles, algún que otro subfusil y alguna ametralladora; las únicas armas con posible efecto contra los carros eran bombas de mano, bombas de fusil y gasolina, que les fueron suministradas por vía aérea.

El 20 se produjo otro ataque, que fue rechazado nuevamente con ayuda de los Junkers del Grupo 3-G-22 (comandante Gil Mendizábal), que bombardeó el frente Norte del Santuario y la casilla de peones camineros, donde *"se observan seis camiones o tanques que son batidos"*[12]. Pese a los éxitos de la defensa, estos ataques, así como el persistente bombardeo, iban mermando inexorablemente el escaso número de combatientes.

Tras la jornada del 26, de intenso bombardeo artillero, tuvo lugar un ataque más el 27, con el apoyo de diez carros, que subieron hasta un corte practicado en el camino frente a las posiciones defensivas, retrocediendo desde allí al fracasar el asalto, al igual que fracasaría otro más el día 28.

El ataque definitivo tuvo lugar a 06:00 horas del 1 de mayo, tras una preparación artillera de 90 minutos. Los carros desempeñaron un papel primordial, pues lograron sobrepasar la avanzadilla (Casas de Torredonjimeno y de Alcalá) que cortaba la pista de acceso y llegar por ella a la explanada del cementerio; como quiera que las posiciones de la defensa tenían una disposición circular, desde el punto alcanzado, los carros batían por la espalda los sectores defensivos numerados III y IV (Casa de Arjona, Cerro Chico). Los guardias civiles que guarnecían estos sectores se retiraron a las Casas de Andújar y de Madrid, pero la defensa estaba desarticulada. Las bombas de mano de los hombres de Cortés habían inutilizado –o, al menos, inmovilizado– cuatro carros, pero los restantes lograron acceder a la explanada Sur al pie del Santuario. El capitán Cortés había sido gravemente herido por un casco de metralla, lo que supuso un duro golpe para la moral de los sitiados, pero con su jefe o sin él se hallaban totalmente desbordados y el resultado no podía ser otro que el cese de la resistencia, que tuvo lugar a 15:15 horas.

---

[12] Jesús Salas Larrazábal. **«Guerra Aérea. 1936/39». I**, pág. 385.

La foto, de Gerda Taro, nos muestra a la tripulación de un T.26 descansando en los pinares de Valsaín antes del inicio de la ofensiva. (Magnum NYC94881.)

Ofensiva contra La Granja/Segovia

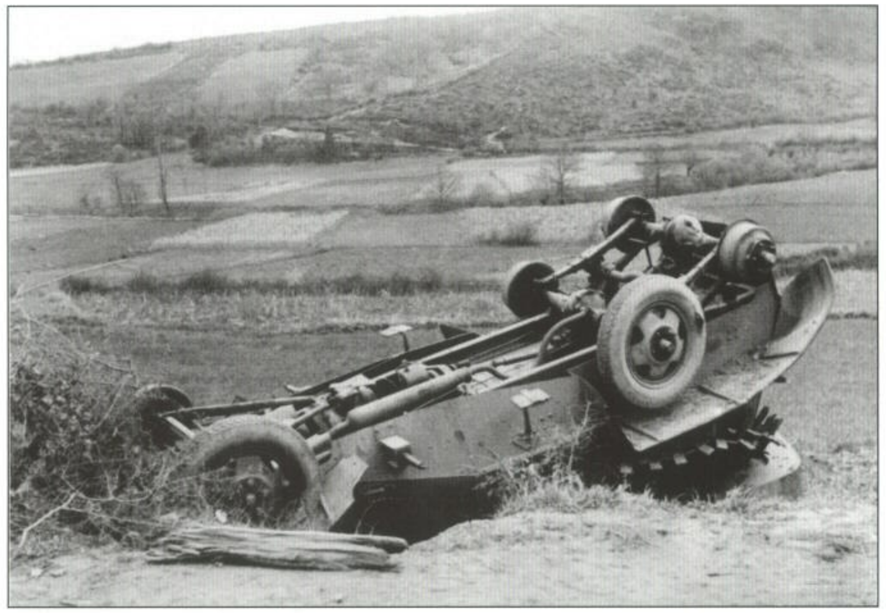
El 27 de mayo una Orden de Operaciones del Ejército del Centro republicano disponía la ejecución de una ofensiva que tendría *"por objeto apoderarse de Segovia por sorpresa y mediante una acción enérgica"*[1], operación esta que se encuadraba en la serie de ataques llevados a cabo en el Centro y Aragón con el fin de atraer las reservas nacionales y descongestionar así el frente de Vizcaya en el que la ofensiva del general Mola había adquirido por estas fechas un carácter inexorablemente victorioso.

La maniobra sobre Segovia se concretaba en dos direcciones de ataque: una principal, con la capital castellana como objetivo final, a cargo de la 31 Brigada de la 2.ª División y de las Brigadas 69 y XIV Internacional de la 35.ª División, del "general Walter", a quien se confiaba igualmente el mando del conjunto, y otra secundaria, que debería acometer las posiciones nacionales del Alto de los Leones en un *"ataque demostrativo* (que) *tendrá por objeto fijar las reservas del enemigo..."*, a cargo de las Brigadas 29 y 30, de la 2.ª División, fuerzas estas que guarnecían la línea del frente, a las que se agregaba como refuerzo la 3 Brigada, de la 10.ª División. La citada Orden

El "general Walter" asegura en documento oficial que la compañía de tanques que le asignaba en principio la Orden de Operaciones contaba con dieciseis carros T.26. Se trataba, por tanto, de una compañía muy reforzada. (Archivo General de la Administración.)

---

[1] A.G.M. - D. R. - L. 665 bis - C.6.



El Ejército del Centro hizo intervenir en la ofensiva contra Segovia una compañía de blindados –en la que se encuadraban algunos autoametralladoras-cañón BA-6– que perdió, al menos, un par de vehículos frente a Valsaín. (Biblioteca Nacional.)

de Operaciones asignaba a la acción principal una "*Compañía de Tanques*" (T.26) que debía situarse en Chozas de la Sierra, mientras que otra "*Compañía de Tanques*" (igualmente, T.26) quedaría "*en reserva. A disposición directa del Mando de ese Cuerpo* (general Walter) *sobre camiones, en Collado Villalba*". A la hora de la verdad, la disponibilidad de medios blindados no se ajustaría exactamente a lo dispuesto en la Orden, desde el momento en que el propio Walter afirma en un "Informe sobre la acción de la 35 División en el frente de Segovia"[2], de fecha 4 de junio de 1937, que se le habían asignado una compañía de tanques, con 16 carros, y una compañía de blindados, con 10 vehículos, dos de los cuales iban provistos de cañón, en referencia inequívoca a dos BA-6. Dos de los carros y la totalidad de los blindados fueron adscritos a la XIV Brigada Internacional, que disponía para su avance de la carretera Villalba-Navacerrada-La Granja-Segovia, en tanto que los carros restantes –14, por tanto– quedaban a disposición de la 69 Brigada que sólo contaba por todo camino con la pista forestal de Fuente de la Reina.

El ataque comenzó el 30 de mayo, tras unas confusas e indisciplinadas marchas de aproximación de las unidades participantes que alertaron a los nacionales, estropeando el efecto sorpresa, en que tanto insistía la Orden de Operaciones. La acción secundaria, aún con el reconocimiento por parte de propios y extraños de que fue la más intensa, no logró avanzar un solo metro. En la dirección principal, la 69 Brigada atacó la Cruz de la Gallega, llevando en vanguardia los carros, que fueron detenidos por el fuego de una pieza anticarro "... *que parece ha averiado dos*", según afirmaba, con evidente imprecisión, el coronel Moriones, jefe del I Cuerpo de Ejército, en un informe enviado a Valencia a las 14:40 horas[3]; finalmente, la infantería ocuparía la avanzadilla de la citada posición, guarnecida tan sólo por tropas del 7.º Batallón de Arapiles en misión de alerta con órdenes de retirarse en cuanto fueran atacadas.

La XIV Internacional alcanzó el kilómetro 34,5 de la carretera a Valsaín; es decir, el borde de los pinares pues, en cuanto desembocó a campo descubierto, el fuego nacional detuvo su asalto, encabezado por los blindados, dos de los cuales quedaron inutilizados sobre el campo.

En las primeras horas del día 31, el general Miaja daba órdenes de suspender el ataque secundario y concentrar todo el esfuerzo en la dirección principal para lo que hacía entrar en línea a la 21 Brigada, que constituía su reserva, agregándole en su lugar la 3.ª Brigada, reserva anteriormente de la masa de ataque sobre Guadarrama. Durante la jornada, la XIV Brigada, llevando los carros en vanguardia conquistó la posición del Cerro del Puerco –aunque sólo temporalmente, pues fue recuperada por un contraataque del 6.º Tabor de Regulares de Melilla, llegado como refuerzo–, mientras la 69 ocupaba la mucho más importante Cabeza Grande, asimismo con el apoyo de los carros. Sin embargo, dicha posición sería recobrada al día siguiente –1 de junio– por los nacionales, que rechazaron también los contraataques lanzados por la 69 Brigada, con su correspondiente cortejo de T.26 reforzados por una sección de la Compañía de reserva, a última hora de la tarde en que los carros lograron llegar a las trincheras nacionales sólo para verse obligados a replegarse. Por su parte, la XIV Brigada no conseguía en ese día la menor progresión sobre Valsaín.

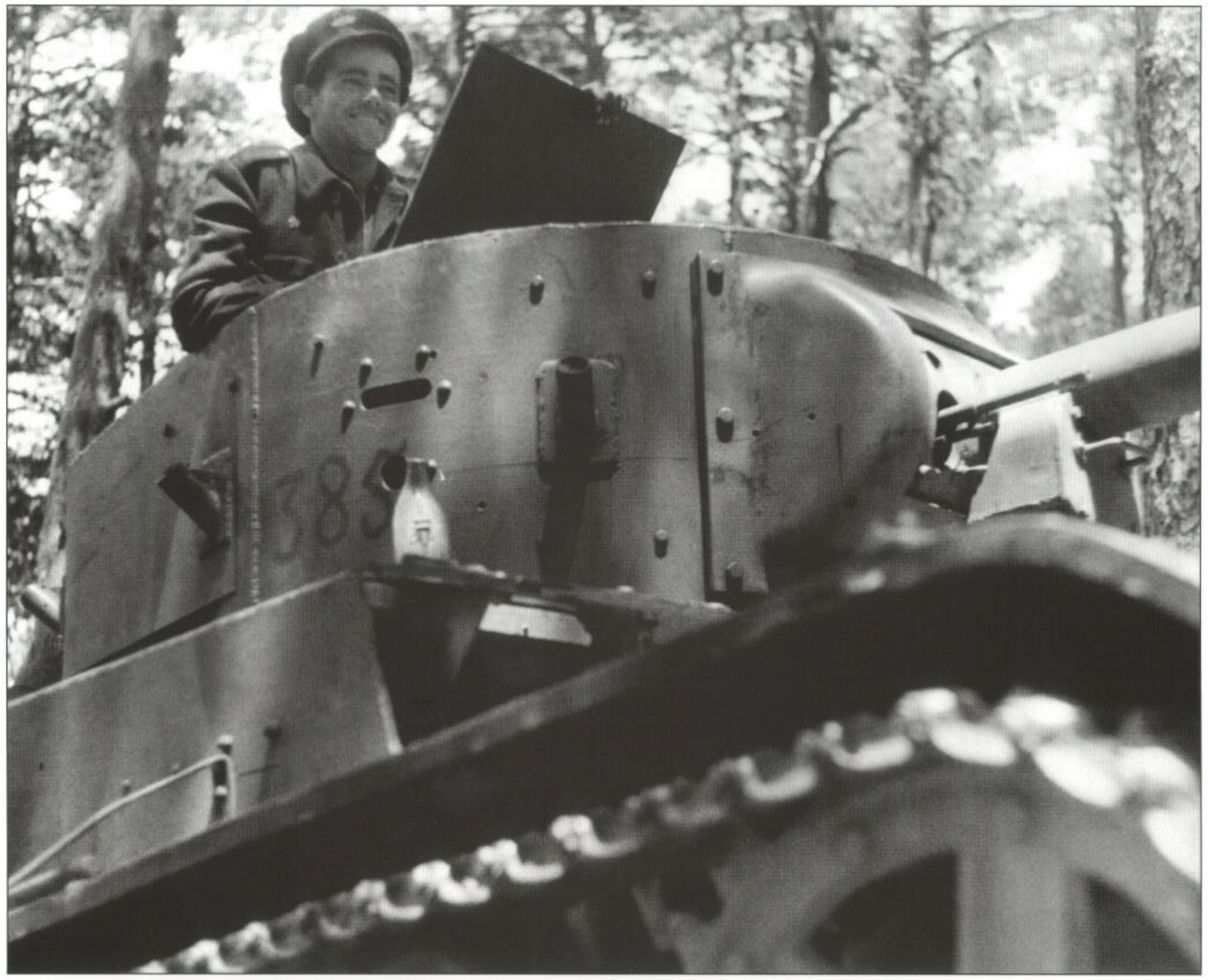
En la noche del 1, el general Miaja retiraba la dirección de la operación al general Walter, que quedaría reducido a mandar una de

Un miembro del *Panzer Gruppe «Drohne»* examina, cámara en mano, un blindado BA-6 capturado, inutilizado (obsérvese la falta del neumático, quemado, de la rueda de repuesto).

---

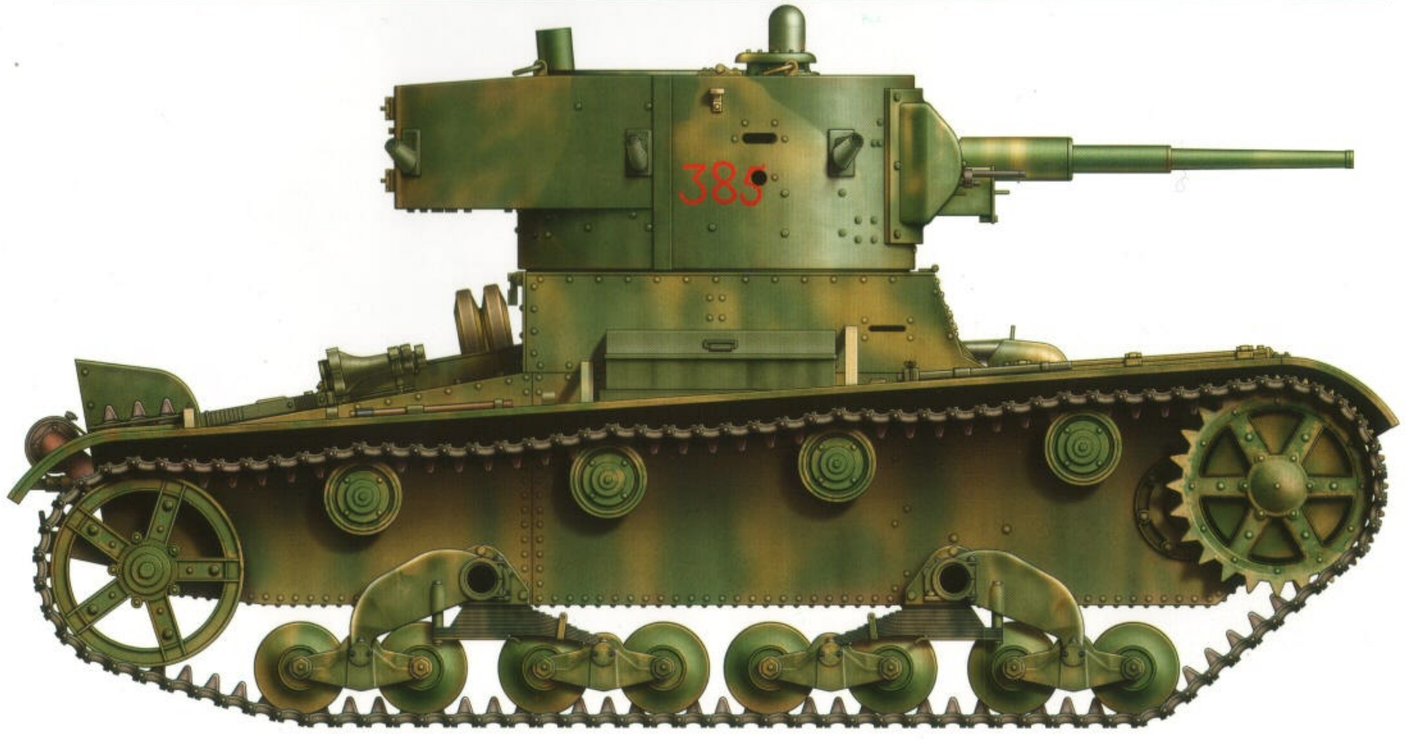
[2] A.G.M. - D. R. - L. 669 - C.3.

[3] Transcrito por el teniente coronel López-Muñiz en «**La Batalla de Madrid**», pág. 129.

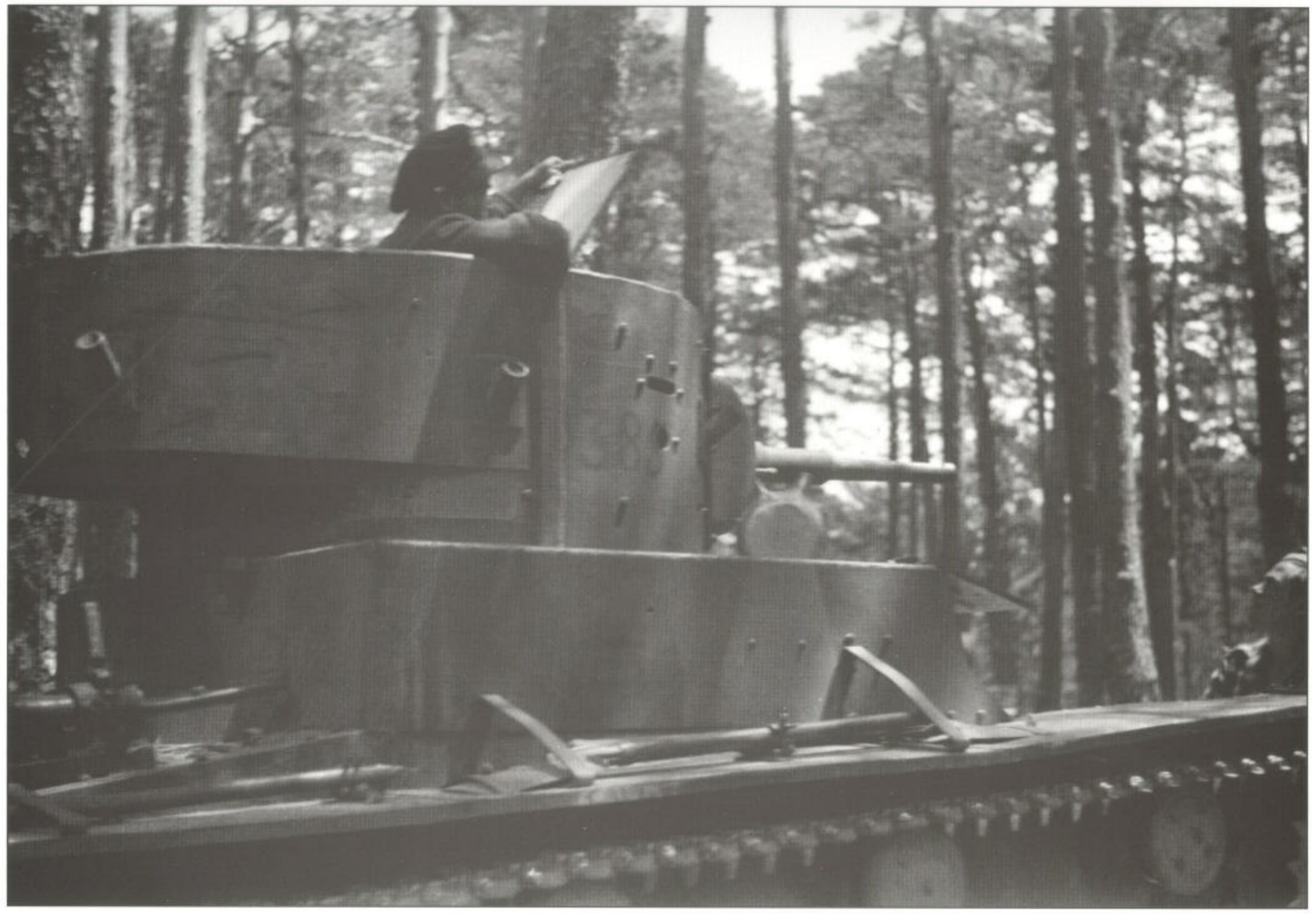


Las imágenes que se conocían de carros participantes en la ofensiva contra Segovia eran escasas y de mala calidad hasta que Magnum puso a disposición del gran público las fotos tomadas por Gerda Taro, compañera de Robert Capa, que ilustran mayoritariamente este capítulo. (Magnum NYC75230.)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.



Dos fotografías más de Gerda Taro que nos muestran el mismo carro T.26 de la página anterior –el número 385– durante un reposo en retaguardia y listo ya para partir hacia el frente. (Magnum NYC94880 y NYC94879.)



INFORME SOBRE LA ACCIÓN DE LA 35 DIVISIÓN EN EL FRENTE DE SEGOVIA
DURANTE EL PERIODO DEL 20 DE MAYO AL 4 DE JUNIO DE 1937

6º. Tanques y Carros (*).- La División había recibido una Compañía de Tanques y una Compañía de Carros de Asalto. Teniendo en cuenta las condiciones del terreno, los Tanques han trabajado principalmente sobre el flanco izquierdo y los Carros sobre el derecho, donde la principal dirección de ataque era la carretera La Granja-Segovia. La actividad de esta arma sobre el flanco derecho ha dejado mucho que desear. Los Tanques y los Carros han puesto un poco de buena voluntad al entrar en la lucha y se vieron casos en los que avanzaban bajo la amenaza de las pistolas del Mando de la 14 Brigada. Su acción se ha limitado a la dirección de la carretera, no teniendo ninguna iniciativa por su parte para rodear Valsaín, por ejemplo, por el Oeste, cosa completamente factible para los Tanques, no teniendo tampoco ningún enlace ni coordinación con los Jefes de Batallones para una acción conjunta con la infantería.

Estas armas no han sacado ningún partido de su movilidad. Unicamente han ayudado a la infantería de la 14 Brigada con el fuego de sus cañones y ametralladoras, pero estacionándose en un sitio fijo, lo cual hacía que la artillería antitanque enemiga tuviera un blanco excelente.

En cambio, los Tanques han rendido un excelente trabajo en el sector de la 69 Brigada y es preciso destacar la ayuda que han prestado a la infantería, cuando ésta atacó la Cruz de la Gallega y a los Batallones empleados sobre Cabeza Grande. Se debe dedicar las mejores alabanzas al trabajo realizado por la Sección de Tanques el 1 de junio, con ocasión de nuestro primer contraataque a esta cresta, cuando este mismo día había sido vuelta a ocupar por los fascistas. Gracias a la compenetración del Comandante de estos Tanques con el Comandante de la Infantería se pudo coordinar bien el trabajo entre ambas armas, resultando completamente eficaz el trabajo de dos clases de armas.

En general, lo que resalta del conjunto del trabajo del arma blindada es una unión insuficiente con la infantería y la utilización mediocre de la característica de la movilidad de la misma. Con mucha frecuencia trabajan con mucha lentitud y su actividad se concretaba al tiro de cañón y de ametralladora, y estas máquinas, que son tan móviles, sufrían grandes pérdidas a causa de su desgraciada inmovilidad. Una de sus faltas era que esperaba a que la infantería avanzase primero para después unirse a ella. Esta manera de esperar para recoger los unos a los otros conducía a acusaciones recíprocas, pues cada uno atribuía al otro la lentitud del avance.

Para que la colaboración entre los Tanques-Carros y la infantería sea eficaz no es preciso que se esperen los unos a los otros, sino que se avance en conjunto o separadamente, según la situación y posibilidades. Los Tanques no tienen derecho a manejarse por sí solos; deben ayudar a desembarazar la carretera de la infantería donde ésta no pueda hacerlo y, por el contrario, la infantería es quien debe atacar e ir hacia delante independientemente de los Tanques, cuando a éstos les sea imposible avanzar.

EL JEFE DE LA 35 DIVISION

Walter

---

* El general Walter emplea en sus informes el término "carros" o "carros de asalto" para referirse a los autoametralladoras o autoametralladoras-cañón.

Carro T.26 fotografiado por Gerda Taro entre los pinos en un momento de reposo en los combates.

las dos agrupaciones en que se reestructuraron las fuerzas encargadas de la ofensiva. Constituían ésta la 31 Brigada y la XIV Internacional, mientras la otra agrupación, cuyo mando se confió al teniente coronel José María Galán, quedaba formada por las Brigadas 69 y 21, reforzadas con dos batallones de la 3 Brigada -reserva de Cuerpo- para los ataques del día siguiente. Galán nos informa[4] que contaba para realizar los mismos con cinco carros T-26 y seis blindados; dos de éstos, con cañón (BA-6). Tales ataques se saldaron con un nuevo fracaso al no lograr ninguno de sus objetivos, dejando la agrupación

---

[4] «**Informe emitido por el jefe de la División 34 respecto al desarrollo de las operaciones realizadas en el frente de La Granja**» (A.G.M. - D. R. - L. 669 - C.3).

Gerda Taro captó dos T.26 en marcha de aproximación hacia la línea de fuego a través de los pinares próximos a Valsaín. (Magnum NYC94876.)

En la imagen, una vez más de Gerda Taro, vemos al T.26 número 340 aparcado entre los pinos de Valsaín a la espera del comienzo del ataque.

Walter inutilizados frente a Valsaín cinco carros (¿blindados?), según los informes nacionales, o seis, según los republicanos.

Entre los escasos refuerzos enviados por los nacionales para contener la ofensiva republicana sobre Segovia no figuraba ni un solo carro, por la simple razón de que no tenían prácticamente ninguno disponible. Como hemos visto, la 1.ª Compañía de *Panzer* I y la 2.ª Sección de Antitanques había sido enviada a Vizcaya el 31 de marzo. Allí se le unirían el 30 de abril las Compañías de Carros 2.ª y 3.ª y la 1.ª Sección de Antitanques[5], por lo que en todo el teatro de operaciones del Centro sólo les quedaron a los nacionales los tres T.26 de la Sección de Carros Cañón, que mantuvieron en el frente de Toledo.

---

[5] Menos una pieza que, extrañamente, dejó en el frente de la Casa de Campo, en Madrid.

Carros T-26 durante la batalla de Brunete, al amparo de un pliegue del terreno que, igualmente, da resguardo a la recogida de heridos del Ejército Popular. (Imperial Ward Museum. HU33034.)

Brunete

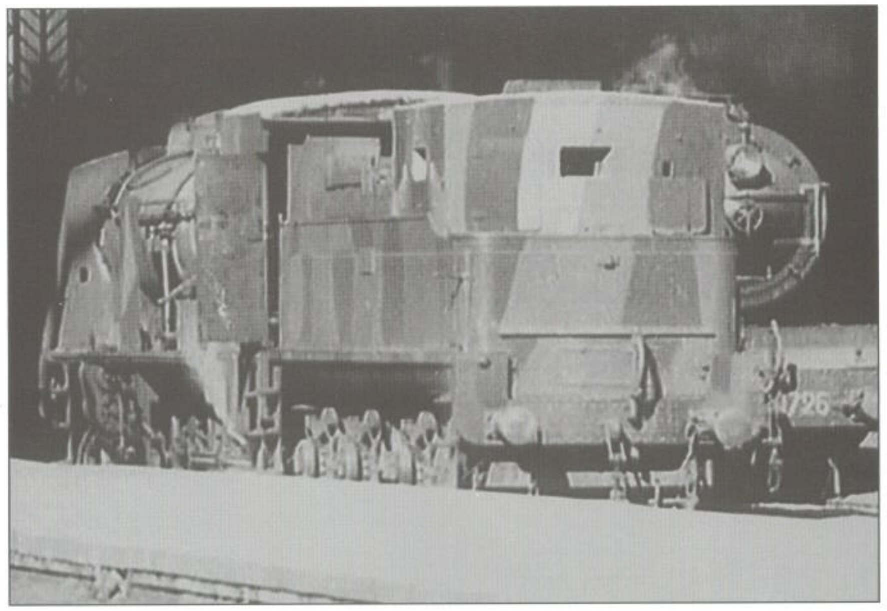
El 19 de junio los nacionales entraban en Bilbao y, a fin de mes, completaban la ocupación de Vizcaya, inciando la oportuna concentración de tropas para atacar Santander. El Mando republicano, en el convencimiento de que la mejor forma de ayudar al Norte era realizar un fuerte ataque en el Centro que atrajera la masa de maniobra nacional, paralizando así las operaciones en la franja cantábrica, organizó una gran ofensiva en el frente de Madrid con el objetivo de envolver, primero, y eliminar, después, a las tropas nacionales que desde el N.O. asediaban la capital.

Las fuerzas acorazadas estimadas necesarias para llevar a cabo la misma fueron evaluadas en un principio, en el denominado *"Plan de Maniobra. Bases a las que han de sujetarse las operaciones que se llevan a cabo"*[1], emitido en una fecha imprecisa entre el 19 y el 24 de junio de 1937, en 150 tanques y 50 carros blindados, de los cuales 100 de los primeros y 30 de los segundos actuarían en la dirección principal Valdemorillo-Brunete-Móstoles y 50 y 20 lo harían en la secundaria Entrevías-Ventorro de los Pájaros-Asilo de San José. Estas cantidades se perfilaban más en la posterior *"Directiva para las Operaciones en los Frentes de Madrid"*[2] y en la *"Directiva del Ejército de Maniobra para la Operación sobre Brunete"*[3] que asignaban un batallón (30 tanques) y una compañía (10 blindados) al V C.E. y un batallón reforzado (40 tanques) y una compañía (10 blindados) al XVIII C.E., encargado de la acción principal, en tanto que el II C.E. bis, al que se confiaba la secundaria,

Los tanquistas republicanos, que habitualmente se quejaban de lo abrupto del terreno en que se les hacía operar, tampoco supieron sacar partido de los campos suavemente ondulados en que se desarrolló la batalla de Brunete. (Biblioteca Nacional.)

---

[1] A.G.M. - D.R. - L. 482 - C.1.
[2] A.G.M. Ibid.
[3] A.G.M. - D.R. -L- 670 - C.3.



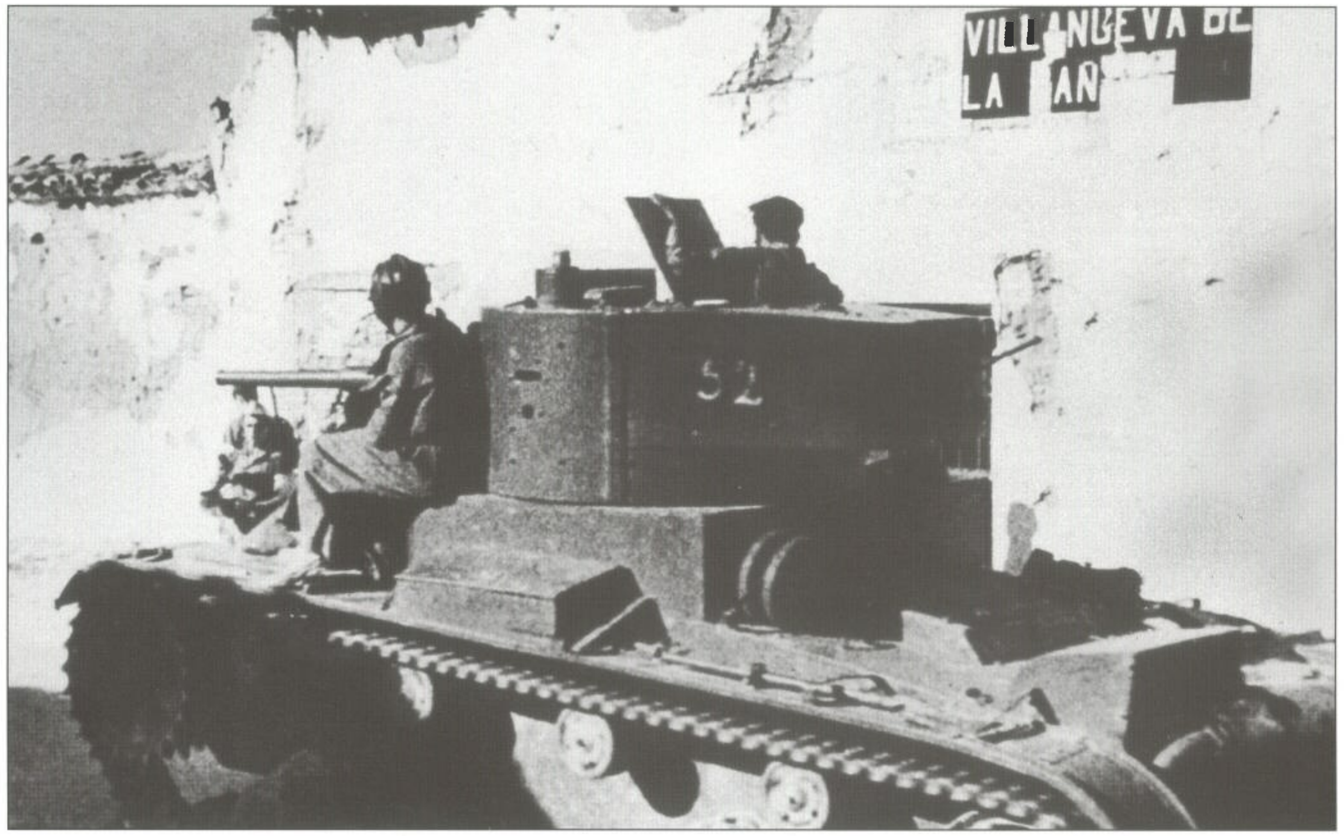
Locomotora, con su ténder, de un tren blindado. Las “Directivas para la Ofensiva General en el Frente de Madrid” disponían la participación de tres de estos ingenios en apoyo del II C.E. bis para la “acción secundaria”.

Tras la ocupación de Brunete por infiltración nocturna, los carros y los infantes republicanos pudieron moverse por el interior de la bolsa sin ser molestados por el fuego enemigo, hasta la llegada de la Aviación nacional. (Archivo General de la Administración.)

Carro T.26 durante la batalla de Brunete, fotografiado en las inmediaciones de uno de los pueblos del sector. (Biblioteca Nacional.)

dispondría de un batallón (30 tanques), una compañía (10 blindados) y tres trenes blindados, mientras quedaban en reserva, a disposición del Mando, un batallón (30 tanques) y una compañía (10 blindados). En total, pues, 130 carros T-26, 40 blindados y 3 trenes[4]. Estos últimos serían, sin duda, el tren blindado n.º 6, basado en la estación del Norte y con escasas posibilidades de movimiento, por encontrarse cortada la vía a poca distancia de la misma, pero capaz de apoyar con su fuego las acciones próximas a la Casa de Campo; el tren blindado n.º 12, apodado *“El Rácano”*, que operaba desde la estación del Niño Jesús sobre la línea de vía estrecha que enlazaba con el ferrocarril de la azucarera de La Poveda y el tren blindado n.º 11, que actuaba desde la estación de Delicias, hasta las proximidades de Villaverde, donde igualmente cortaba la línea el frente nacional. Había un cuarto tren, parcialmente blindado, el n.º 11 bis, con base en la estación de Santa Catalina, que posiblemente era el tren de reserva y apoyo del citado en tercer lugar.

Por estas fechas las disponibilidades en medios blindados del Ejército nacional continuaban reducidas a un Batallón de Carros, con tres compañías de *Panzer* I y una sección de T.26 tomados a los republicanos. Contaban asimismo con las cuatro compañías de carros Fiat C.V.33 y C.V.35 del C.T.V. –más una quinta que acababa de organizarse en base a una remesa de doce unidades recibida en abril[5]– y una compañía de autos blindados con seis Lanzia-Ansaldo. Aparte del hecho ostensible de su inferioridad, tanto cuantitativa como cualitativa, se daba la circunstancia de que todas estas unidades, salvo la sección de carros rusos, se hallaban concentradas al norte de Palencia para participar en la ofensiva que estaba a punto de emprenderse contra Santander. De suerte que los únicos carros presentes en los frentes del Centro, en disposición de oponerse al dispositivo republicano eran los tres T.26[6] que en ese momento constituían la denominada Sección de Carros Cañón[7]. Por suerte para los nacionales, los preparativos del ataque republicano no pasaron tan inadvertidos como habitualmente se dice y se tomaron las escasas medidas que en estas ocasiones solían adoptarse, confiando siempre en que las raquíticas guarniciones que defendían el frente se sostuvieran fieles al espíritu y la letra del artículo de las Ordenanzas según el cual *“El Oficial que tuviere orden absoluta de conservar su puesto, a toda costa lo hará”*. El caso es que en las mismas vísperas del ataque republicano se distribuyeron por todas las posiciones del frente una partida de antitanques de 37 mm. de suerte que el día 5 de julio tales posiciones contaban nada menos que con doce piezas de ese tipo[8], una proporción insólita en cualquier escenario y época de nuestra guerra.



7 de julio de 1937. El T.26 número 52 fotografiado en el interior de Villanueva de la Cañada, recién conquistada. (Biblioteca Nacional.)

La batalla de Brunete comenzó en la noche del 5 de julio, cuando las unidades de las divisiones 11 (mayor Enrique Líster) y 46 (mayor Valentín González “El Campesino”) se infiltraron al amparo de las sombras para rodear sin ser advertidos el pueblo de Brunete, la primera de ellas, y el de Quijorna y su posición avanzada del vértice Los Llanos, la segunda. Líster se empeñó en hacernos creer que ese tipo de infiltración nocturna, que practicó en Brunete y volvería a repetir en Teruel y el Ebro, era *“el combate del pobre”*[9]; que se veía forzado al avance en la oscuridad para compensar la falta de medios que le impedía una ruptura tradicional, diurna y en fuerza, del frente. No era tal, sino precisamente todo lo contrario. Los medios a disposición del Ejército Popular en las ofensivas citadas eran abrumadoramente superiores a los de la defensa nacional en todos los campos –número de hombres, medios acorazados, artillería y aviación– y, al menos en teoría, muy suficientes para aplastar las raquíticas guarniciones nacionales como, por otra parte, debe ser cuando uno organiza una ofensiva. La manía “guerrillera” de Líster le llevaba a preferir las infiltraciones nocturnas, que sólo podían tener éxito cuando se realizaban contra un “frente de pobres”, con tan escasos recursos que los defensores se veían obligados a dejar entre sus posiciones

---

4 Enrique Líster («**Nuestra Guerra**», pág. 144) afina más los datos: “*129 tanques* (y) *43 blindados*”. Los blindados debieron ser algunos más pues un parte del Jefe de Estado Mayor de la Brigada de Tanques asegura que el primer día de la batalla actuaron 45.

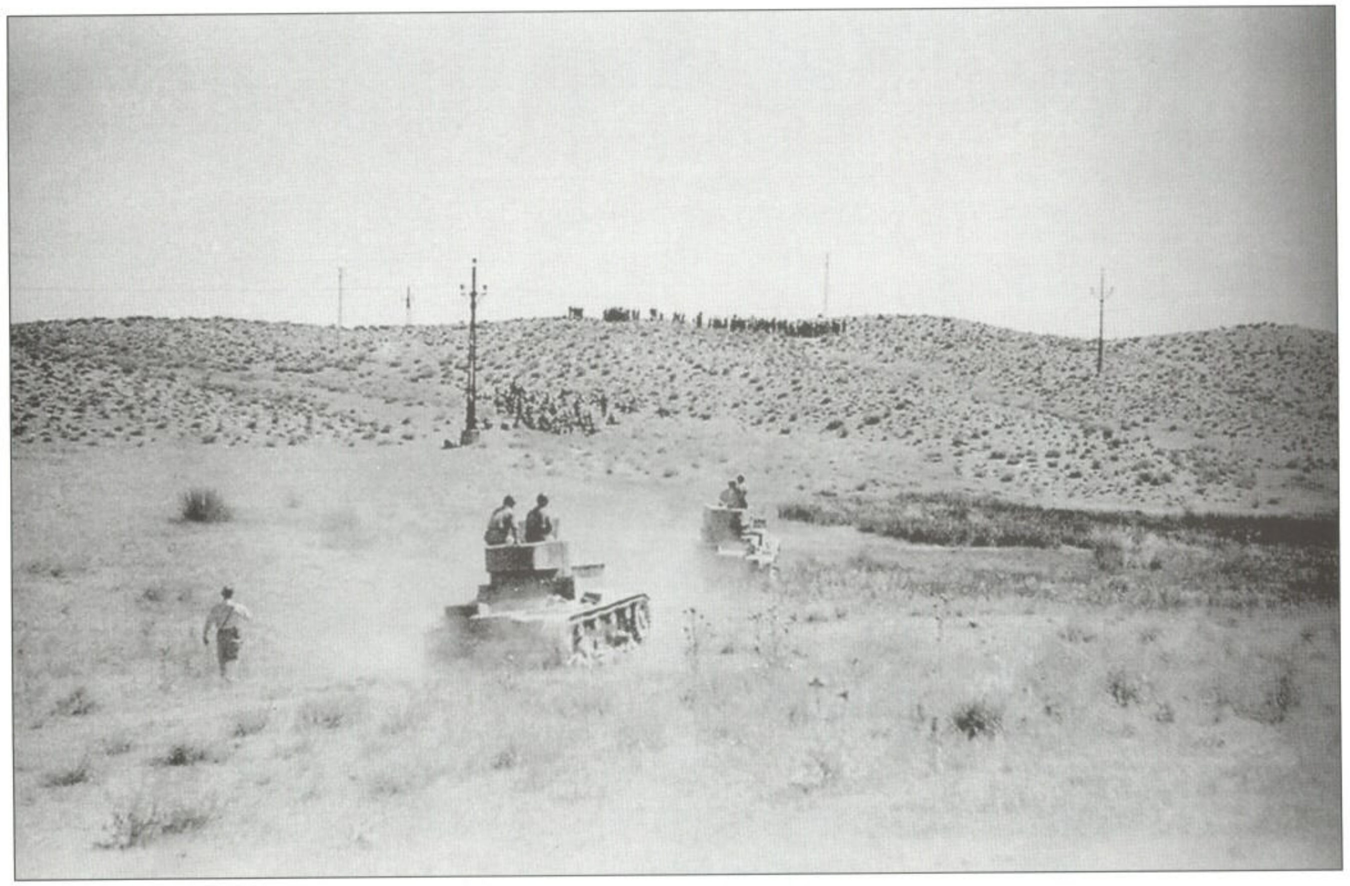
5 La composición de las compañías de carros Fiat era de trece carros (tres secciones de cuatro vehículos, más un carro de mando), por lo que el envío de doce carros a finales de abril de 1937 no era suficiente para cubrir las bajas sufridas en Guadalajara y completar la plantilla de la 5.ª Compañía, para la que también escaseaba el personal, que hubo de ser suplido con tripulantes españoles. En esas condiciones la vida de esta compañía fue bien corta; tras participar en la ofensiva contra Santander se disolvió, pasando sus carros a reponer bajas en las restantes compañías, salvo tres que constituyeron una sección dentro de la compañía de blindados, también con la plantilla muy mermada.

6 Originariamente disponía de cinco, pero había perdido uno el 13 de marzo y otro el 15 en el frente del Jarama.

7 Dicha Sección se hallaba desde el día 1 de mayo al mando del sargento Carlos Zamora, pero el 2 de julio se haría cargo de la misma el capitán Fernando Merino como base para la compañía de carros T.26 que se le había ordenado organizar a partir de nuevos ingenios de este tipo tomados al enemigo.

8 Dos en Villanueva de la Cañada, dos en Villanueva del Pardillo, cinco en Villafranca del Castillo, una en el vértice Los Llanos y dos en Quijorna.

9 *Op. cit.*, pág. 173.

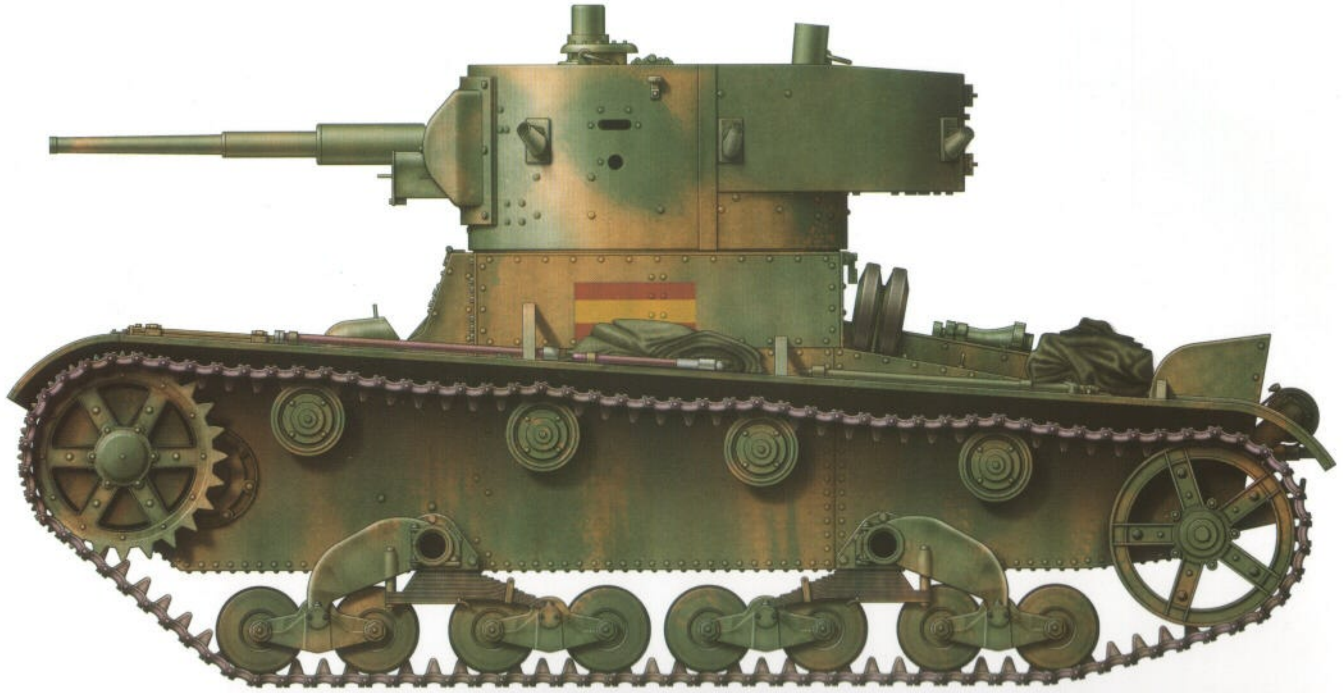


Carros republicanos en marcha de aproximación hacia la línea del frente, bajo el sol y el polvo, que fueron tónica general a lo largo de toda la batalla de Brunete. (Biblioteca Nacional.)

boquetes tan grandes como para que entre ellas se infiltraran dos divisiones sin ser advertidas. Por otra parte, el hecho de que un Cuerpo de Ejército –la mitad de las fuerzas atacantes– desarrollara un tipo de acción diferente al de la otra mitad rompía el conjunto de la ofensiva, anulando la capacidad de choque de la masa acumulada, dividiéndola en dos ataques diferentes descoordinados, por lo que, en general, Líster encontraba para esta clase de actuaciones la oposición de sus superiores, logrando no obstante sacarlas adelante merced a sus apoyos políticos. Además, una infiltración nocturna quedaba relegada exclusivamente a la infantería, debiendo el V C.E. dejar su artillería y carros de combate –esos mismos que a Líster le parecían tan pocos, pese a su cuantiosa presencia en Brunete– inmovilizados y sin empleo, a retaguardia, para evitar que su ruidoso desplazamiento estropeara la sorpresa. Tras este planteamiento, aún se queja de que careció del apoyo de los medios blindados en las tres primeras jornadas de la ofensiva.

Y es que la tan celebrada infiltración nocturna tuvo por único éxito la ocupación de Brunete, donde sólo había unos cuantos oficinistas de la Plana Mayor y los sanitarios de un hospital de campaña, fracasando ante las posiciones que contaban con una guarnición en disposición de defenderse, aunque fuera tan minúscula como la de Los Llanos, donde una centuría de Falange –la 5.ª de Ávila de la 5.ª Bandera de Castilla– y una Mía de Tiradores de Ifni-Sahara[10] lograron detener durante cuarenta y ocho horas a toda una brigada de la 46.ª División; claro que ésta se vio obligada a atacar desde las primeras luces de la madrugada hasta el mediodía del día 6 sin el apoyo de los carros de combate, dejados muy a retaguardia por la genialidad de la infiltración nocturna.

Mayor éxito tendría el ataque del XVIII C.E. contra Villanueva de la Cañada realizado a la manera tradicional tras una preparación de artillería y aviación y llevando a su frente los carros de combate asignados a la gran unidad, que conseguiría tomar el pueblo, aunque con notable retraso, pues no lo logró hasta las 21:15 horas y tras haber perdido diez carros, según atestigua Enrique Líster[11]. Aún resultaría mucho peor la acción secundaria en que las fuerzas del II C.E., tras conseguir unos pequeños éxitos locales[12], fueron obligadas a regresar a sus bases de partida por el contraataque nacional. Según el Diario de Operaciones de la 14.ª División nacional, habían empleado cuatro carros contra las posiciones de Carabanchel y diecisiete contra Basurero. El tren blindado n.º 12 resultó descarrilado y sólo se lograría arrastrarlo el día 8 hasta un puesto de ametralladoras avanzado para intentar su recuperación. Un parte emitido por el mayor Alfaro, Jefe del Estado Mayor de la Brigada de Tanques, asegura que en la jornada del 6 actuaron 57 carros de combate y 45 blindados, de los cuales resultaron "perforados" 23 de los primeros y uno de los segundos e incendiados cuatro T.26. De estos 28 vehículos alcanzados sólo pudieron retirar 13 carros y el blindado, quedando los restantes sobre el terreno.



Carrista nacional efectuando una reparación de urgencia en uno de los T.26 de la Sección de Carros Cañón (capitán Fernando Merino) en las proximidades del frente de Brunete.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

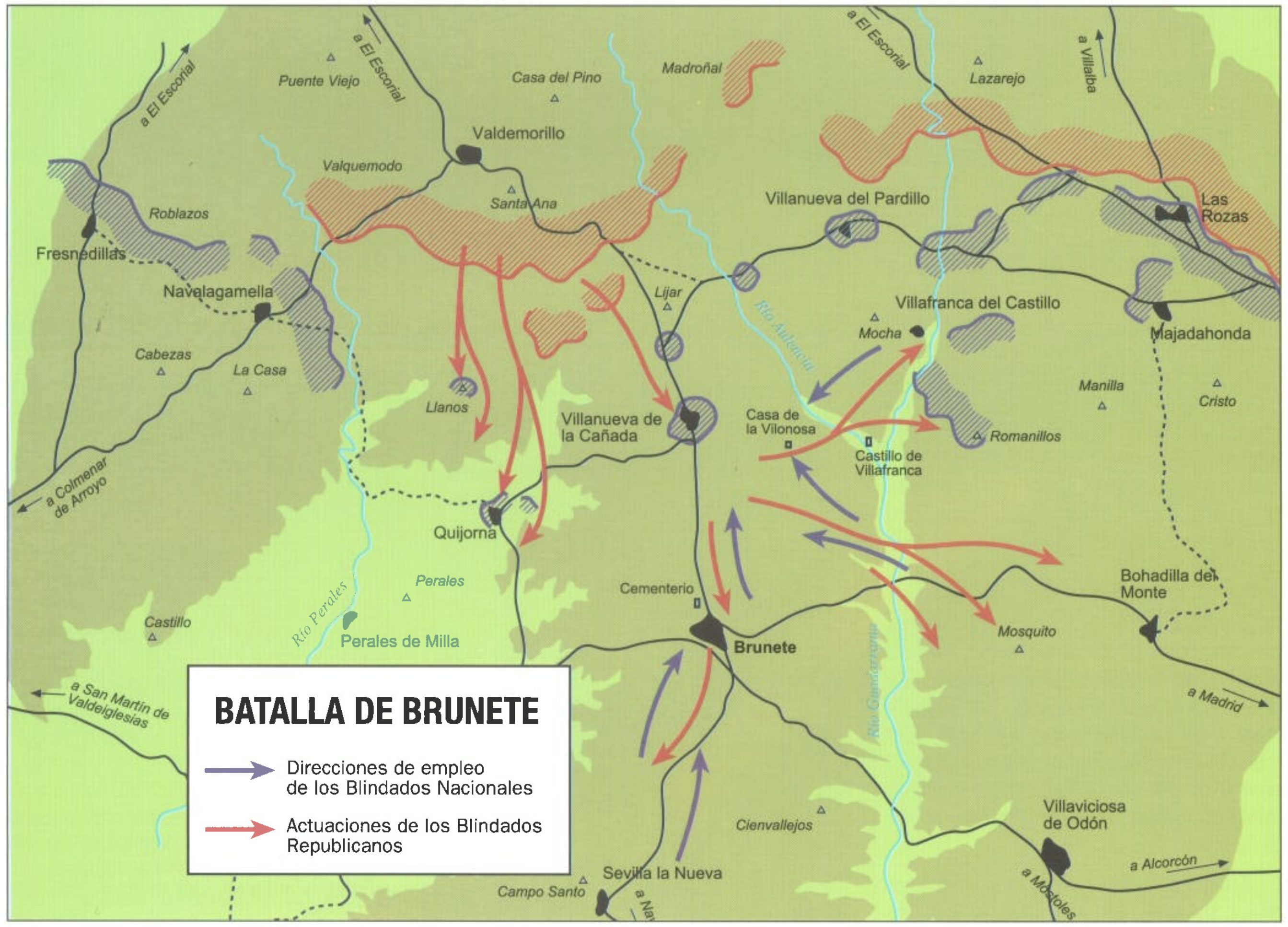
Aunque algunos testimonios afirman que se emplearon carros de combate en los ataques con que las fuerzas de la 11.ª División trataban de progresar al sur de Brunete, no parece que esto fuera así, debiendo admitirse como bueno el testimonio de Líster, que asegura no haber dispuesto de medios blindados que le apoyaran en las primeras jornadas de la ofensiva. Los carros actuantes más próximos a dicha zona fueron los del XVIII C.E. que, el día 7, en número de una veintena, cooperaban al intento de avance de la XV Brigada Internacional en dirección a Boadilla del Monte. En esa misma jornada repetía su ataque el II C.E. en el sector de Usera, sin obtener el menor éxito pese al apoyo que le prestaban sus blindados. Por su parte, los medios acorazados del V C.E. permanecían encallados, con la 46.ª División frente a Quijorna y vértice Los Llanos, logrando ocupar esta última posición en la noche, cuando fue abandonada por sus defensores al agotárseles las municiones. En todo caso, los carros agregados a la división de "El Campesino" continuaron estrellándose una y otra vez contra las defensas de Quijorna, que no lograrían tomar hasta la mañana

---

[10] Es decir, un puñado de "*señoritos fascistas y tropas mercenarias*".

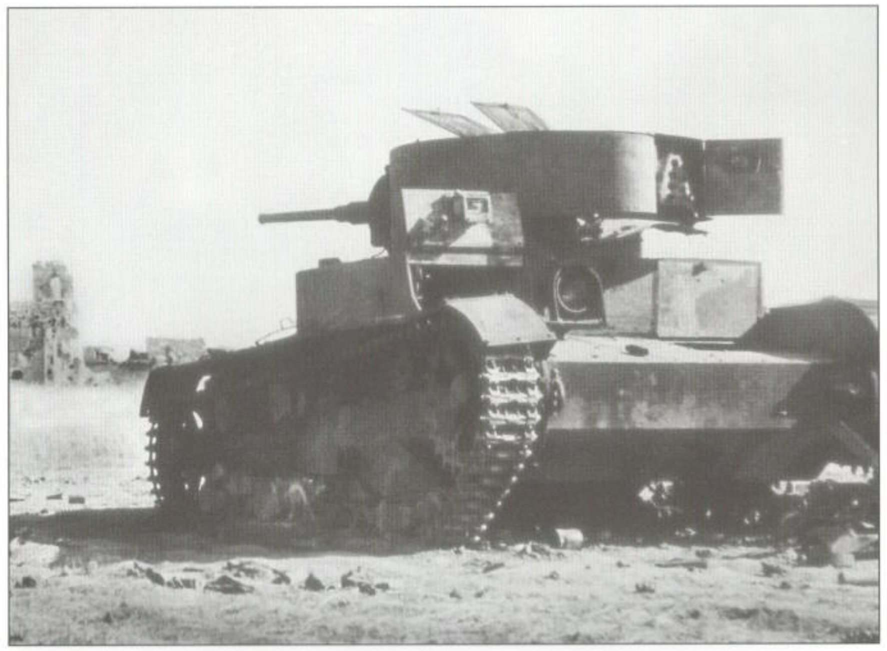
[11] *Op. cit.*, pág. 145.

[12] Parece ser que llegaron a ocupar temporalmente el Ventorro de los Pájaros y que incluso algunas unidades alcanzaron la carretera de Toledo.


BATALLA DE BRUNETE
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
a El Escorial
Puente Viejo
a El Escorial
Casa del Pino
Madroñal
a El Escorial
Lazarejo
a Villalba
Valdemorillo
Valquemodo
Santa Ana
Roblazos
Fresnedillas
Navalagamella
Villanueva del Pardillo
Las Rozas
Lijar
Río Aulencia
Villafranca del Castillo
Mocha
Majadahonda
Cabezas
La Casa
Llanos
Villanueva de la Cañada
Casa de la Vilonosa
Castillo de Villafranca
Romanillos
Manilla
Cristo
a Colmenar de Arroyo
Quijorna
Perales
Río Perales
Perales de Milla
Cementerio
Brunete
Mosquito
Bohadilla del Monte
Castillo
a San Martín de Valdeiglesias
Río Guadarrama
a Madrid
Villaviciosa de Odón
Cienvallejos
a Alcorcón
Sevilla la Nueva
Campo Santo
a Navalcarnero
a Móstoles

Página anterior: Carro T.26 fotografiado por Gerda Taro en Brunete. (Mágnum NYC75199.)

del día 9, tras haber perdido catorce carros, según Enrique Líster[13], que califica el empleo de éstos de "lamentable" y "disparatado". En la jornada del 10 la 11.ª División fue reforzada con algunos carros asignados hasta entonces a la 46.ª –no sin ciertas resistencias de esta última a obedecer la orden[14], con los que atacó el frente nacional improvisado sobre la carretera a Sevilla la Nueva; pero éste había sido reforzado con varias unidades llegadas desde diversos puntos que supieron detener todos los asaltos. Igualmente se estrellaron contra los vértices Romanillos y Mosquito los carros del XVIII C.E. que apoyaron sus ataques a los mismos. La acusación generalizada que se ha hecho a éstos a lo largo de la batalla es que apenas hubo ocasión en que llegaran al asalto de las posiciones enemigas, quedándose habitualmente en tierra de nadie a la espera de la infantería a la que daban protección con sus armas de a bordo. Este empleo, más como artillería móvil que como auténticos carros de asalto, los ofrecía inmovilizados al fuego de los antitanques nacionales, lo que explica el elevado número de bajas que sufrieron[15]. En la mañana del día 8 cinco carros del XVIII C.E. apoyaron la incursión de un batallón de la 15.ª División hacia Boadilla, que llegó a dos kilómetros de la población, incursión que hubiera tenido consecuencias importantes en el conjunto de la batalla de haberse consolidado, si bien se quedó en nada al retirarse los atacantes, pese a que la defensa del pueblo no contaba sino con un grupo de escribientes y ordenanzas y algunos guardias civiles y paisanos armados. En la tarde, se dio orden al tren blindado n.º 12, descarrilado como estaba, de abrir fuego con su pieza de 57 mm. sobre "la fábrica de ladrillos", fuego que hubo de cesar al recibir varios disparos que forzaron el abandono del vagón artillero; cuando más tarde volvieron al mismo sus tripulantes comprobaron con asombro que los impactos recibidos eran de antitanque y habían sido efectuados desde retaguardia; es decir, por la piezas de su propio bando. El parte del mayor Alfaro, ya citado, nos dice que el día 8 actuaron 57 carros y 42 blindados y el día 9, 57 carros y 34 blindados, resultando "perforados" 9 de los primeros y 6 de los segundos e incendiados 2 y 1.



Carro T.26 abandonado frente a las ruinas de uno de los pueblos de la zona. (Archivo General de la Administración.)

Por su parte, el II C.E. efectuaba nuevas intentonas el día 9, con la cooperación del tren blindado n.º 11, que abrió fuego desde el km. 5 de la línea de Villaverde hasta que su locomotora fue inutilizada por disparos de morteros nacionales, teniendo que retirarlo a remolque la máquina de reserva, y el 10 por la carretera de Extremadura (barrio del Lucero), con el apoyo de diecisiete carros, cosechando un nuevo fracaso.

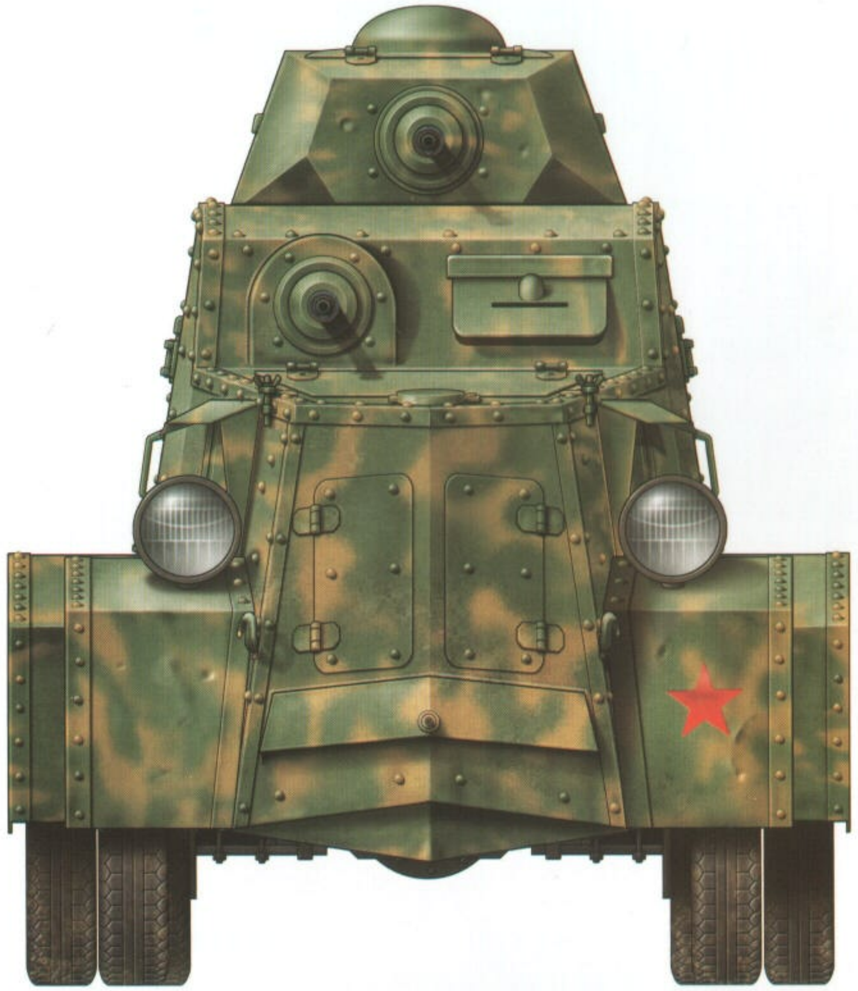
Una vez que el Mando nacional tomó la decisión de aplazar la ofensiva sobre Santander, procedió a trasladar al frente de Brunete las tres compañías de *Panzer* I, la sección de T.26 y la compañía de antitanques; es decir, la totalidad del Batallón de Carros de Combate nacional. (Campesino.)

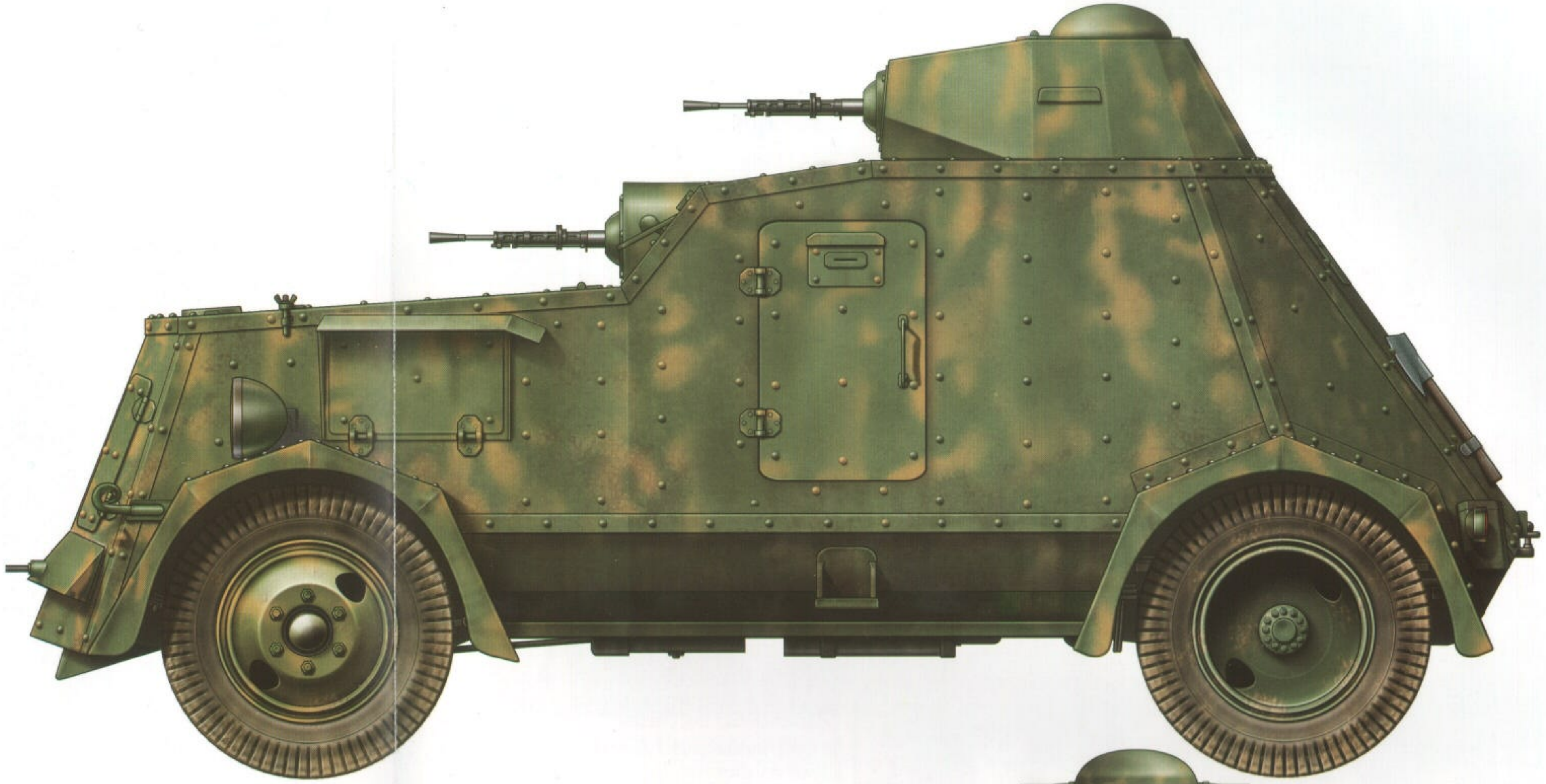
---

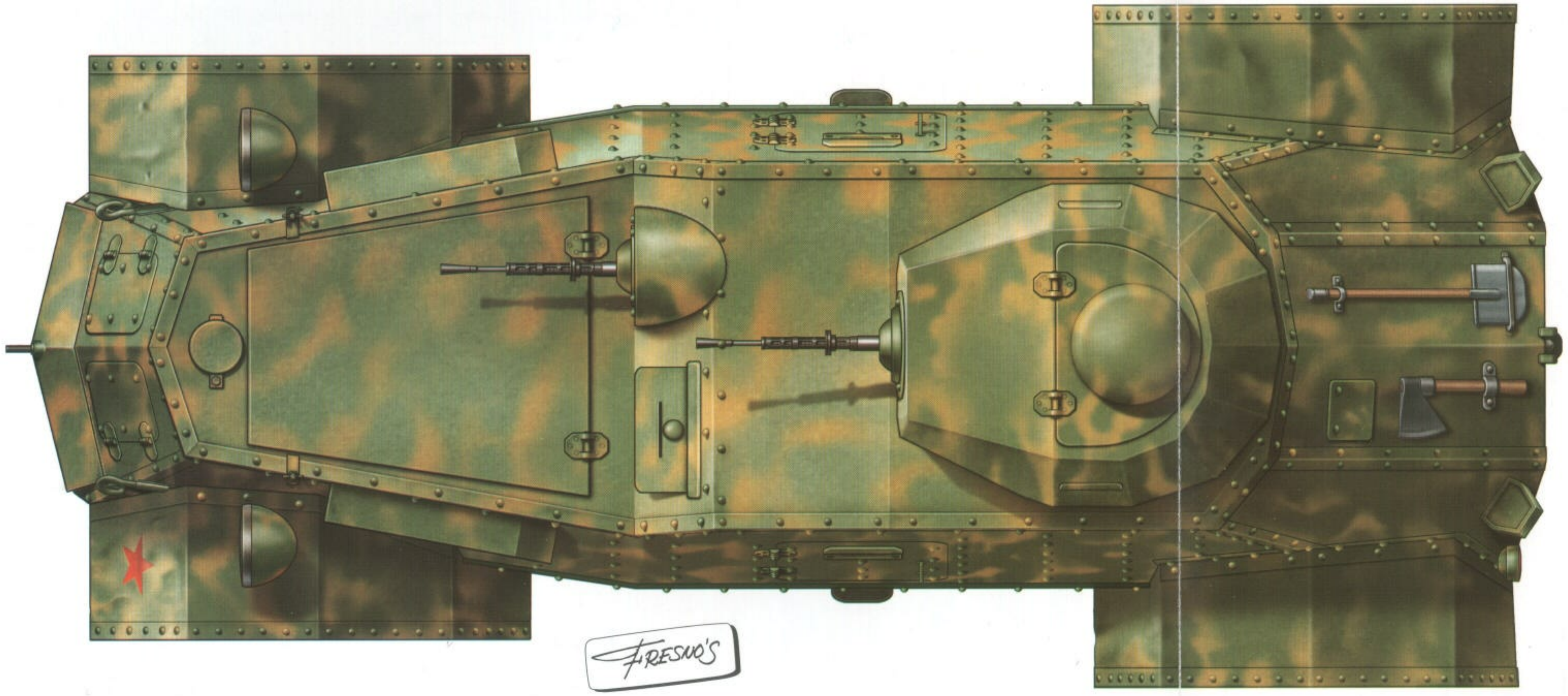
[13] *Op. cit.*, pág. 146)

[14] A las 14:40 horas del día 10, el Estado Mayor del V C.E. ordenaba al jefe de la 46.ª División: "*Ordene al Jefe de unidad de cinco tanques que están a su disposición, marche con ella urgente y rápidamente, sin excusa de ningún género, a Brunete para quedar a las órdenes del Jefe de la División 11, debiendo proceder con la máxima energía contra el Jefe y personal de dicha unidad, incluso llegando a la máxima sanción, si esta orden no se cumpliese sin la menor dilación y con la máxima rapidez. La unidad de los blindados continuará a disposición de la 46 División*".

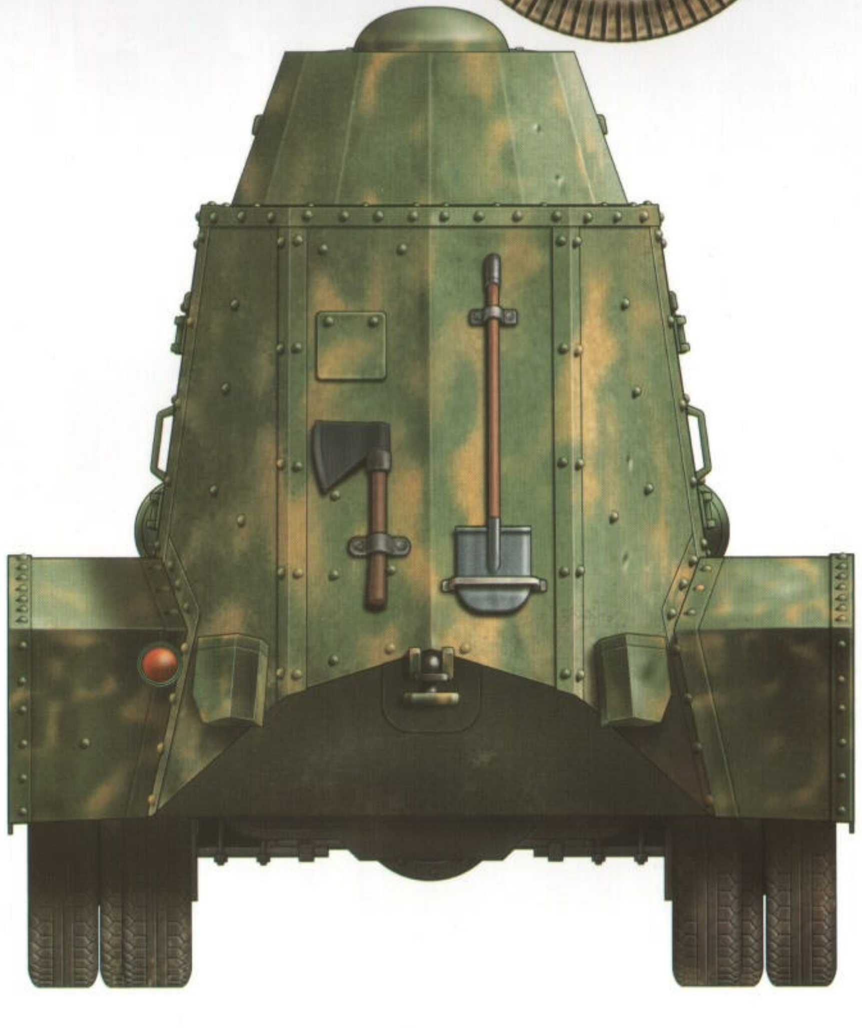
[15] Recuérdense las opiniones de Walter sobre el empleo de los carros en la ofensiva sobre Segovia.

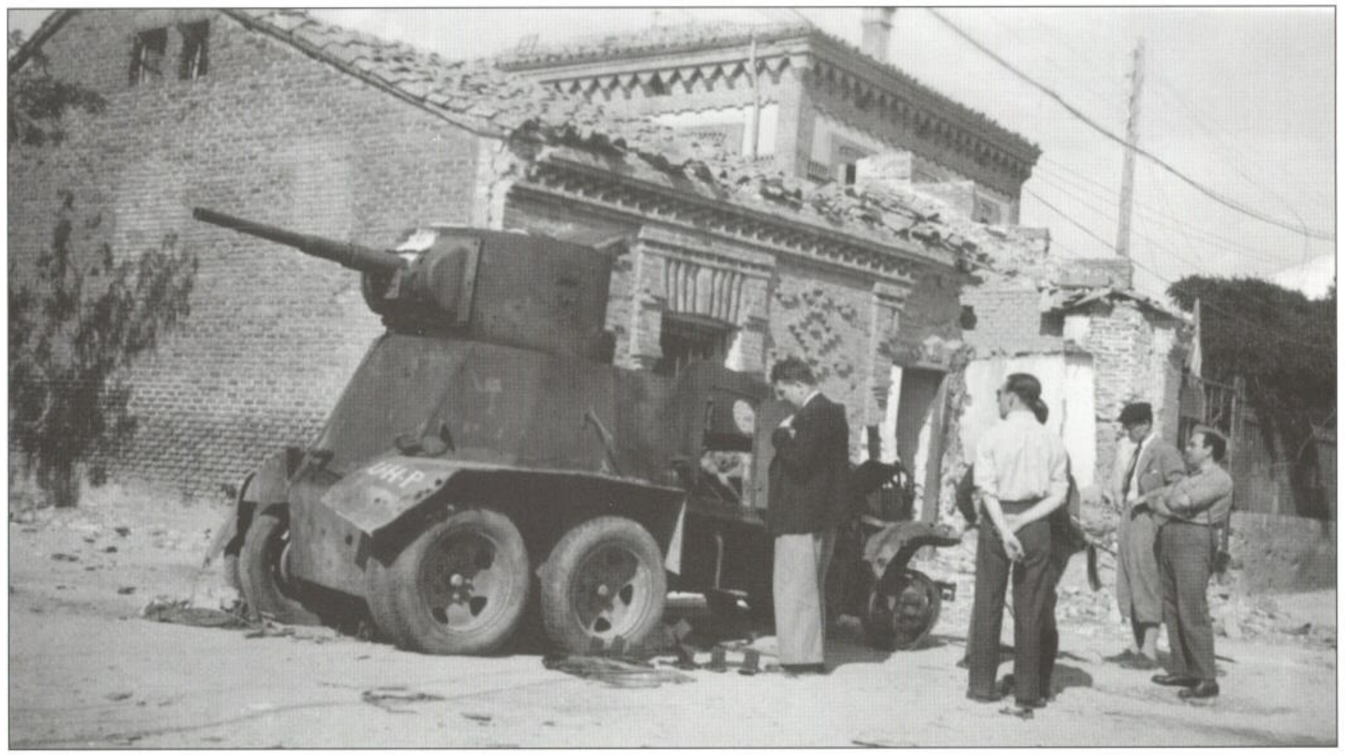


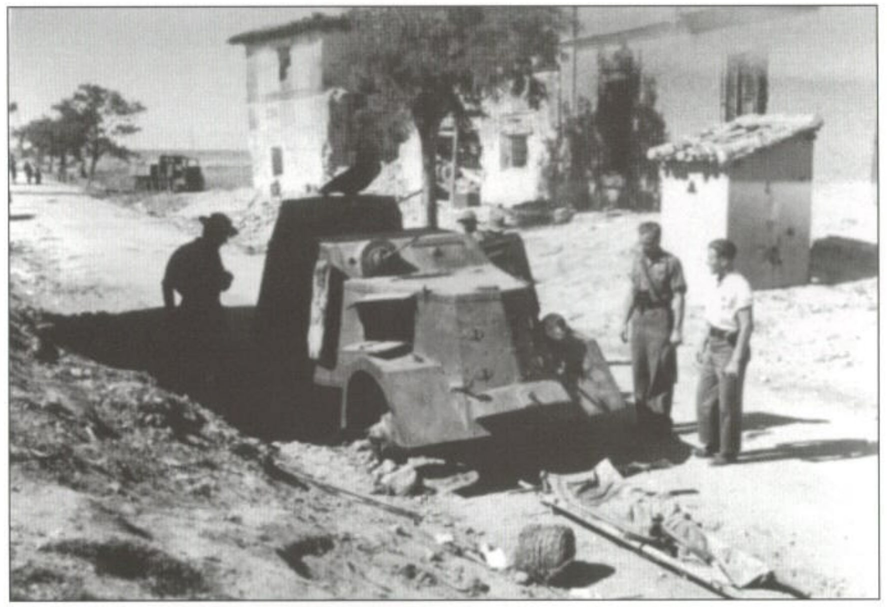


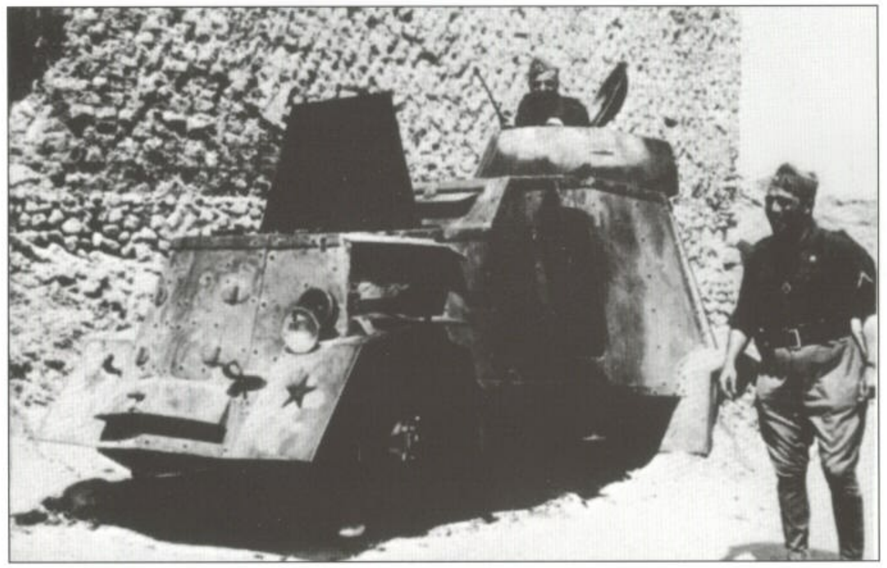


Fresno's









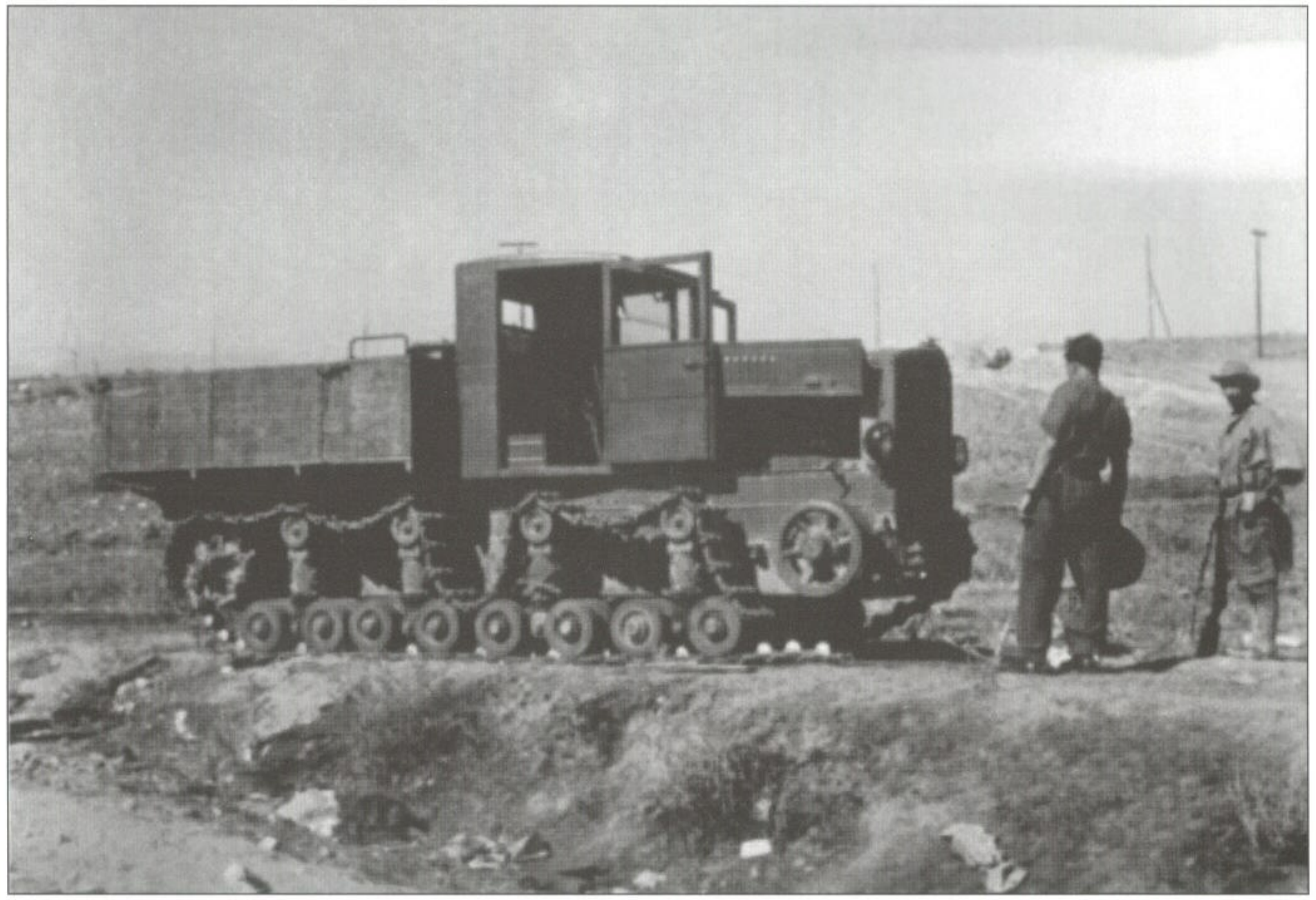
Arriba: Autoametralladora-cañón BA-6 capturado en Brunete por los nacionales. Los republicanos perdieron en la batalla los últimos vehículos de este tipo que les quedaban en el teatro de operaciones del Centro.

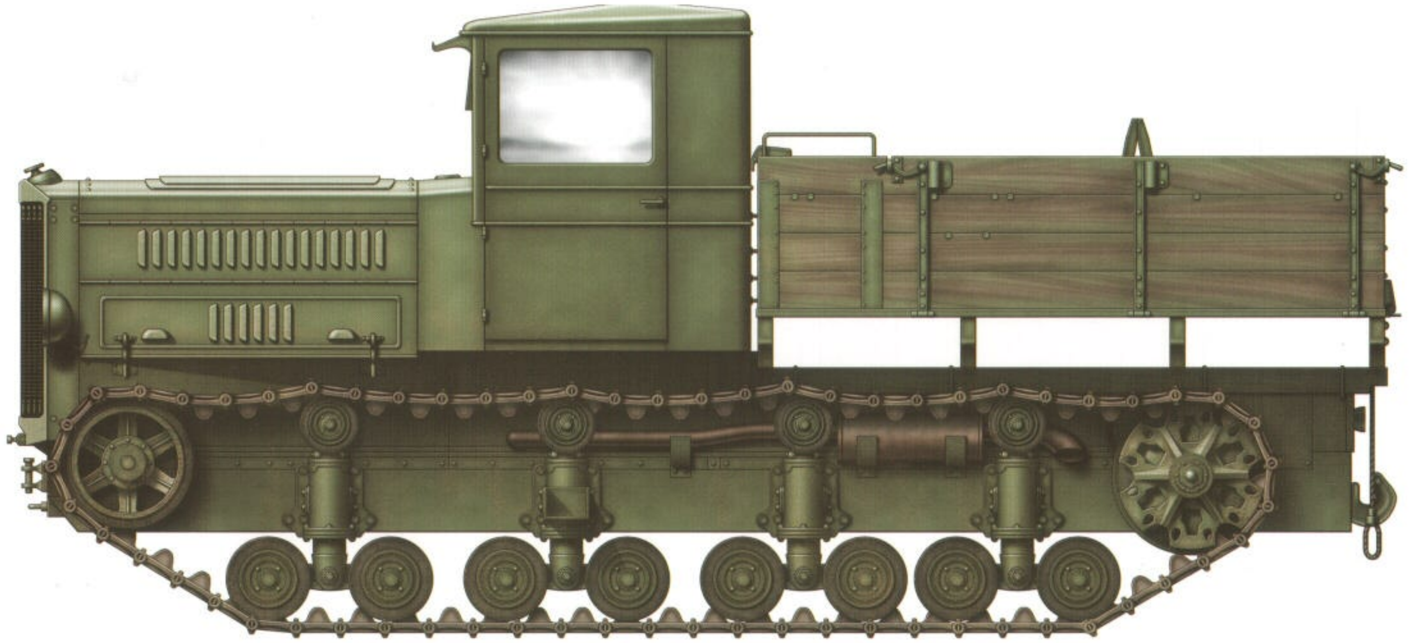
Centro y abajo: Los nacionales capturaron en Brunete algunos blindados ZIS –o 3HC– como el que muestran las fotos, tomadas en dicha población. En la imagen superior, al fondo, puede verse un tractor *Komintern*, asimismo abandonado.

En tales circunstancias se llega al día 11, en que puede considerarse la ofensiva republicana definitivamente detenida. Aún continuarán los combates, especialmente en torno a Villafranca del Castillo, pero ahora no se trataba sólo de ataques republicanos, sino que éstos se alternaban con contraataques de sus adversarios, mediante los cuales trataban los nacionales de mejorar su situación táctica, aunque ciertamente sin lograr en esta empresa éxitos significativos. De acuerdo con el resumen del mayor Alfaro, hasta el día 11, resultaron quemados 12 ingenios blindados y "perforados" 50, quedando 23 de ellos abandonados sobre el terreno[16].

---

[16] Las cifras que da el titulado "general Rudolf", a cuyas órdenes actuaban las fuerzas blindadas, son algo diferentes, pero de parecida magnitud: hasta el día 11, 59 bajas de carros y 132 de personal.





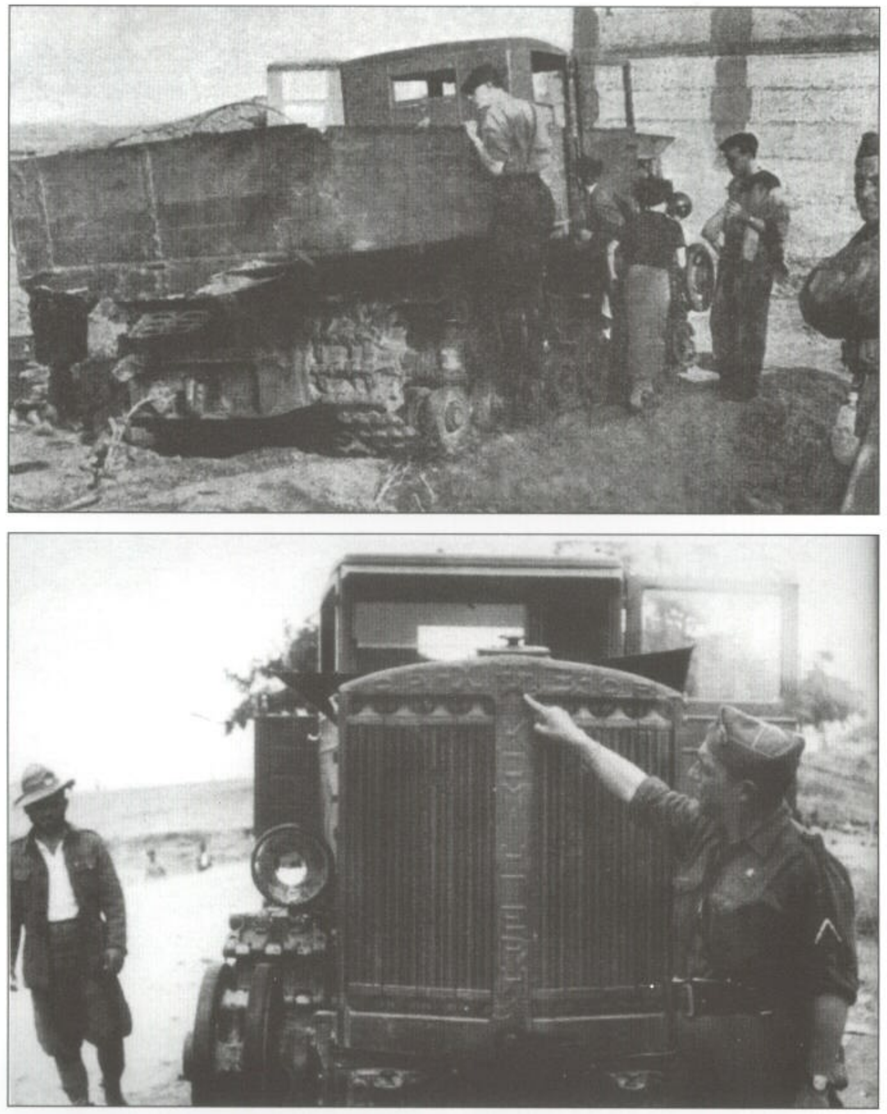
Tractor oruga soviético KhPZ *Komimtern* capturado por las tropas nacionales en Brunete. (Campesino.)
Ilustración: Julio López Caeiro.

El 12[17] entraba de nuevo en combate el tren blindado n.º 11, cañoneando la iglesia de Villaverde, hasta que su máquina fue definitivamente inutilizada por los anticarros y morteros nacionales, debiendo el convoy ser retirado de nuevo por el tren de apoyo.

Pero el Mando nacional no estaba dispuesto a dejar las cosas así, toda vez que había decidido suspender la proyectada ofensiva contra Santander y enviar a Brunete las Brigadas de Navarra 4.ª y 5.ª, concentradas al norte de Palencia para la misma. Con ellas, abandonaron el frente Norte con destino a Madrid, las tres compañías de *Panzer* I y la Compañía de Antitanques del Batallón de Carros. La 4.ª de Navarra se situó al oeste de la bolsa formada por el avance enemigo, en dirección al vértice Los Llanos, mientras la 5.ª lo hacía al este, a lo largo del río Guadarrama, haciendo frente a Villanueva de la Cañada. Las otras tres divisiones del dispositivo nacional cubrían el fondo de la bolsa, situándose de este a oes-

---

[17] Jacinto M. Arévalo Molina. «**Los trenes blindados españoles**», pág. 245.



Dos imágenes más del tractor *Komintern* abandonado en Brunete. Es la única captura conocida, por parte nacional, de un vehículo de este tipo del que la República sólo recibió, entre diciembre de 1936 y enero de 1937, ocho ejemplares que asignó como auxiliares a las unidades de carros. El *Komintern* tomado en Brunete fue destinado, una vez reparado, a la Agrupación de Carros Blindados del Ejército del Sur, nacional, en la que prestó servicio hasta el término de la guerra.

te la División Asensio, en la zona de Boadilla, la 13, de Barrón, al sur de Brunete y la 150, de Sáenz de Buruaga, en el sector de Perales de Milla. El proyecto era que las dos brigadas navarras estrangularan la bolsa por los flancos de su abertura para, una vez copadas las unidades del Ejército de Maniobra, avanzar en explotación del éxito entre Galapagar y El Escorial en dirección a Guadarrama. Las tres compañías de carros fueron asignadas a la División Barrón: la 1.ª (capitán don José García García) y la 2.ª (alférez don Enrique Rodríguez Ipiens) a la Brigada Álvarez Entrena y la 3.ª (capitán don Gonzalo Díez de la Lastra) a la Brigada Coco. La sección de T.26, que hasta entonces tampoco había intervenido en la batalla, fue agregada a la 5.ª Brigada de Navarra. Las piezas de la Compañía de Antitanques fueron distribuidas entre las tres de carros.

La contraofensiva nacional se inició el 18 de julio y las cosas distaron mucho de marchar como estaba previsto. Las divisiones nacionales apenas lograron avances significativos, encontrándose con una resistencia durísima que, además, se resolvía en continuos contraataques que impidieron cualquier progresión. Las compañías de carros nacionales operaron en dirección a Brunete con la División Barrón, siendo la 1.ª, que apoyaba a la Media Brigada del teniente coronel Santamaría, la más castigada, con el resultado de un carro –el n.º 9367– impactado por antitanque y cinco heridos[18], entre los que se encontraba su propio jefe, el capitán don José García García, debiendo hacerse cargo del mando de la misma el alférez Calvo Castro para culminar la operación. Al día siguiente tomaba el mando de dicha 1.ª Compañía, con carácter interino, el capitán don Cesáreo Valls Moreno, de la Compañía de Antitanques. Los combates prosiguieron hasta el día 23 con el mayor de los encarnizamientos, pero las divisiones nacionales restringían ahora sus ataques a la ocupación de objetivos locales –limitados, pero de suma importancia táctica– lo que obligaba a los republicanos a disputarlos en duros contraataques. Los carros nacionales dejaron de utilizarse[19]; no así los republicanos, que intervinieron en los citados contraataques, como el del día 20 contra la Casa del Monje y el "Refugio de Tanques"[20] –posiciones tomadas por la División Asensio en la jornada anterior– en que utilizaron nueve T.26 contra la primera de ellas y siete contra la segunda, consiguiendo recuperarlas por breve tiempo, hasta que se vieron forzados a replegarse por la reacción de los nacionales, en cuyo poder quedaron dos carros.

Mientras se sucedían los combates que, como se ha dicho, nunca llegaron a interrumpirse, el Mando nacional, frustrados sus proyectos, planeaba una nueva ofensiva con objetivos mucho más modestos. Se trataba ahora simplemente de recuperar Brunete, que se había convertido en el símbolo de la batalla, y expulsar a los republicanos de la cabeza de puente sobre el Guadarrama para dejar el frente sólidamente defendido por este obstáculo, dominando al mismo tiempo la carretera que desde el vértice Lijar discurre hacia Villanueva del Pardillo.

---

[18] Además del capitán, los soldados Domingo González Caballero, Fernando Tobia y Ramón Botana y el falangista Pedro Santiesteban Abad.

[19] Una operación en la que debía participar el día 19 la 2.ª Compañía –situada en el km. 9 de la carretera Boadilla-Brunete– en apoyo de la División Barrón, fue cancelada a última hora.

[20] Llamado así por tratarse de una posición a cubierto utilizada por los carros republicanos como base de partida para sus asaltos al vértice Mosquito.

OPINIONES DE LOS MANDOS DEL EJÉRCITO POPULAR
SOBRE LA ACTUACIÓN DE LOS MEDIOS BLINDADOS PROPIOS DURANTE LA BATALLA DE BRUNETE

Coronel don Vicente Rojo Lluch. Jefe del Estado Mayor Central:

"Tanques

El trabajo positivo de los tanques fue considerablemente reducido en virtud de las siguientes faltas:

a) Los tanques, y lo mismo el personal, están débilmente preparados para la acción conjunta de la Infantería y actúan, en general, aisladamente de la Infantería.

b) Los equipos conocen mal la táctica del tanque, los conductores no saben aprovechar toda la potencia del motor, y a consecuencia de esto, el tanque se mueve lentamente en el campo de batalla.

c) La observación y orientación desde el tanque no se lleva bien. Las secciones y las compañías de tanques no saben atacar las piezas antitanques.

e) Los tanques no aprovechan la sorpresa en el ataque, están mucho tiempo en el campo de batalla, abren fuego a gran distancia y avanzan muy lentamente, sin utilizar su rapidez.

d) El enlace de la Infantería con los tanques y viceversa es muy débil. Los jefes de tanques abandonan por su propia voluntad el campo de combate, obedeciendo órdenes sólo de sus jefes, no haciendo caso de las órdenes de los jefes de Infantería."

Teniente coronel don Manuel Matallana Gómez. Jefe del Estado Mayor del Ejército del Centro. Informe de 5 de septiembre de 1937:

"e) Deficiente aprovechamiento de los carros

Las causas de ello fueron las siguientes:

Falta de estudio previo y detallado de la operación entre el jefe de los carros y el de la Infantería a apoyar.

Falta de sorpresa en su acción, debido fundamentalmente a lo siguiente:

A que las marchas de aproximación se hicieron generalmente de día.

A que las posiciones de espera elegidas no estaban suficientemente enmascaradas, dando lugar a que fueran fácilmente localizadas por la artillería enemiga.

Durante el combate, falta casi absoluta de coordinación de los carros y la Infantería por culpa de las dos armas. En estas condiciones, los carros constituyen un arma más o menos mortífera, pero están condenados de antemano a su destrucción sin resultado práctico alguno.

Gran autonomía de que gozó el jefe de la Brigada de Tanques y que se tradujo en que por este Ejército no se supiese número de carros con que diariamente contaba cada uno de los Cuerpos de Ejército, total de los constituidos en reserva, emplazamiento de los mismos y bajas sufridas."

Teniente Coronel don Segismundo Casado López. Jefe del XVIII C.E. Informe de 1 de agosto de 1937:

"Actuación de los tanques

Se ha observado que la Infantería no tiene noción clara del empleo de los carros de combate.

Así se ha visto mantener horas y horas a los carros de combate frente a una posición, dando lugar a que la Artillería contraria inutilizase el material, al recalentamiento excesivo de los motores y al agotamiento del personal.

Es preciso, por tanto, difundir entre los mandos subalternos de Infantería el conocimiento del carro de combate, de sus posibilidades y de su empleo táctico."

Teniente coronel don Ramón Ruiz Fornells. Jefe del Estado Mayor del XVIII C.E. Informe de 12 de agosto de 1937:

"Observaciones referentes a procedimientos tácticos

Si el carro de combate ha de seguir empleándose en el ataque a posiciones fortificadas sin aprovechar su efecto de masa, cabe pensar si no resultaría ventajoso sustituirlo en el caso indicado por una mayor proporción de armas de acompañamiento en la Infantería."

Desde el momento en que los ataques iban a concentrarse sobre el fondo de la bolsa, las Brigadas 4.ª y 5.ª de Navarra se desplazaron al sur de su despliegue anterior, situándose la primera de ellas al suroeste de Brunete, entre la División Buruaga y la de Barrón y la segunda al sureste, entre la División Barrón, que continuaba en posición central frente a Brunete, y la de Asensio. En cuanto a los carros nacionales, la 1.ª Compañía fue asignada a la 13.ª División, de Barrón –concretamente, a la media brigada del teniente coronel Regalado (Brigada Coco)–, y la 2.ª y 3.ª a la 5.ª de Navarra. La sección de

“Carros rusos” y los Pak 35/36 de la Compañía de Antitanques fueron repartidos entre las tres compañías para suplir de alguna manera la falta de cañones de los *Panzer* I.

La ofensiva nacional se desencadenó el día 24, logrando la 13.ª División (Barrón) desalojar de Brunete a 11:45 horas, a las fuerzas de la 11.ª División republicana mediante un asalto frontal de la media brigada Molero, tras haber envuelto el pueblo por la derecha las medias brigadas de Santamaría y Castro Serrano (Brigada Álvarez Entrena) y ello a pesar de que dichas unidades no contaban con apoyo de carros de combate y que hubieron de hacer frente a un duro contraataque enemigo encabezado por los T.26 que les destruyeron dos antitanques, pese a lo cual, con las otras dos piezas de este tipo que les quedaban, dejaron fuera de combate a tres carros rusos que pasaron a su poder. En cambio, el ala izquierda de la División (media brigada Regalado) resultó detenida por la encarnizada resistencia de la 35.ª División republicana, pese al apoyo que le daba la 1.ª Compañía de Carros nacional, en la que resultaron inutilizados cinco *Panzer* I y tres sargentos, dos cabos y un falangista heridos[21].

A la derecha de la 13.ª División, la 5.ª Brigada de Navarra, apoyada por la 3.ª Compañía de Carros, avanzó a partir del puente de la carretera Boadilla-Brunete sobre el Guadarrama hasta tomar la casa del Palancar y las márgenes del arroyo de igual nombre, resultando herido el cabo Aurelio Sáenz Serrano de la Compañía de Antitanques.

En la madrugada del 25 fueron furiosamente contraatacadas las posiciones alcanzadas por los nacionales, con el consabido acompañamiento de carros. Estos lograron entrar en las calles de Brunete, de donde hubieron de retirarse al no seguirles la infantería. En el sector de la 5.ª de Navarra, los batallones 7.º y 4.º de Zamora rechazaron, entre las 04:00 y las 12:00, repetidos asaltos apoyados por los T.26, uno de los cuales fue incendiado por los soldados del 4.º. La 2.ª y 3.ª compañías de Carros nacionales, junto con una sección de la Compañía de Antitanques, cooperaron en la defensiva, resultando herido grave el sargento Juan Madroñal Sánchez de esta última.

La División Barrón conseguía ocupar en este día 25 el cementerio de Brunete y, desfondada la resistencia enemiga, avanzar en explotación del éxito en dirección norte hasta ocupar la cota 662, un kilómetro al sur de Villanueva de la Cañada, con las medias brigadas de Santamaría y Castro Serrano acompañadas por los carros de la 1.ª Compañía, que tuvo un *Panzer* I inutilizado y un cabo –Victoriano Martín Santamaría– herido. Los carros republicanos encontraron un curioso empleo al ser utilizados para detener la desbandada hacia retaguardia de sus propias fuerzas.

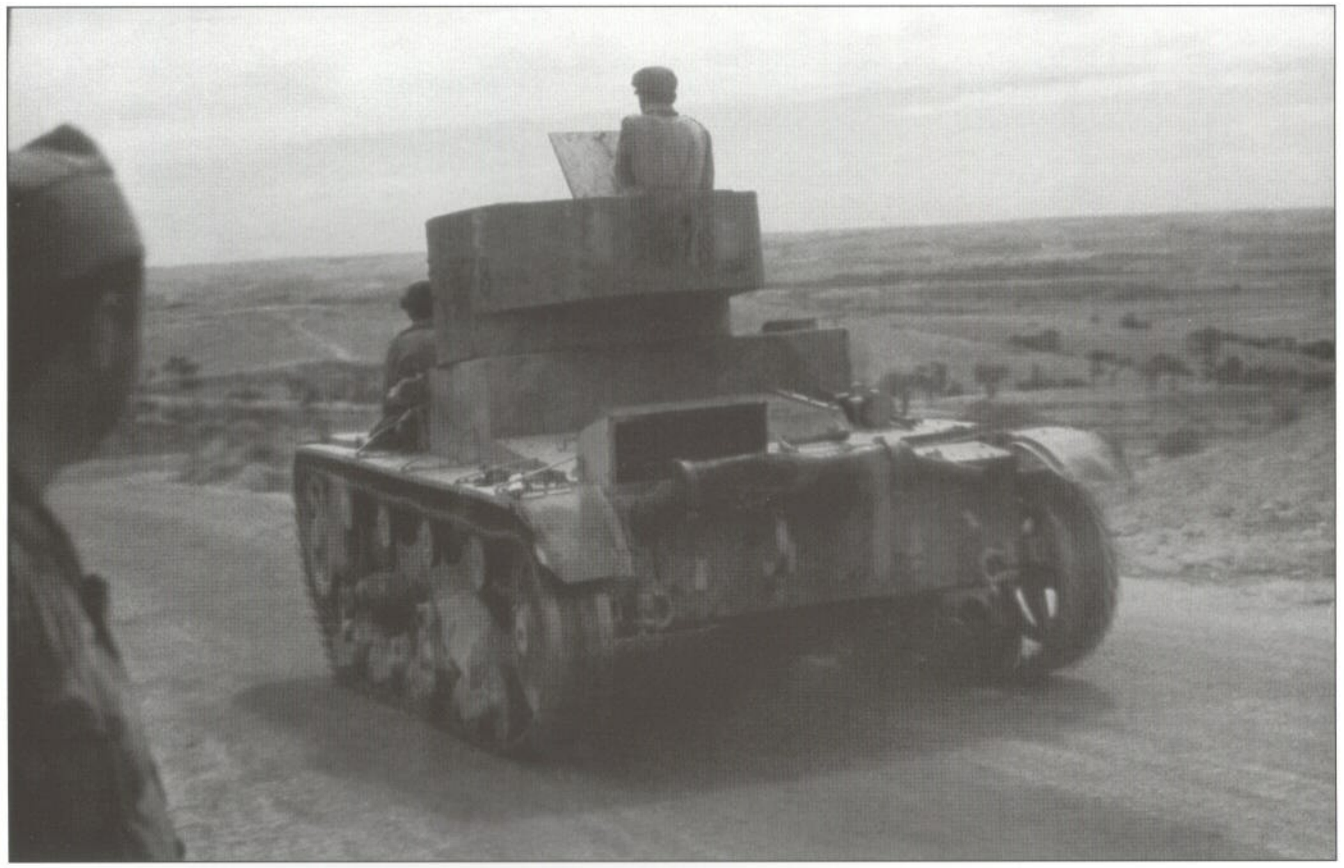
En la jornada siguiente, 26, la V Brigada de Navarra llevaba a cabo el alineamiento del frente con la 13.ª División llegando al Arroyo del Molino tras un avance de unos siete kilómetros en el que participaron las compañías de carros nacionales 2.ª y 3.ª. La 2.ª Compañía daba parte de haber inutilizado cuatro carros enemigos, pero no parece que se produjeran enfrentamientos entre los de uno y otro bando; más bien debía tratarse de carros abandonados sobre el terreno por el que avanzaba dicha compañía.

La Batalla de Brunete había terminado. Los nacionles aseguraban haber capturado a lo largo de la misma 18 carros rusos; según algunas fuentes de la época[22], 10 de ellos utilizables. Desde luego, hay constancia de que, al menos, seis, en diferente grado de deterioro, fueron enviados desde la estación de ferrocarril de Leganés a la Maestranza de Artillería de Sevilla para su recomposición o canibalización. Se remitieron por unidades sueltas los días 12, 17, 18, 20 y 23, más un sexto, capturado en el sector de La Cuesta de la Reina que viajó en fecha indeterminada, tras haberse intentado infructuosamente ponerlo en servicio en la base de Cubas.

---

[21] Sargentos (habilitados) Francisco López Huertas, Diego Fernández Vázquez y Manuel Tocón Pérez; cabos José Mora Verguillo y Baldomero Vicente Gómez y falangista Santiago Abad Alcázar.

[22] Diario **«Región»**, de Oviedo, de 10 de agosto de 1937.



Frentes del Centro hasta finales de 1938

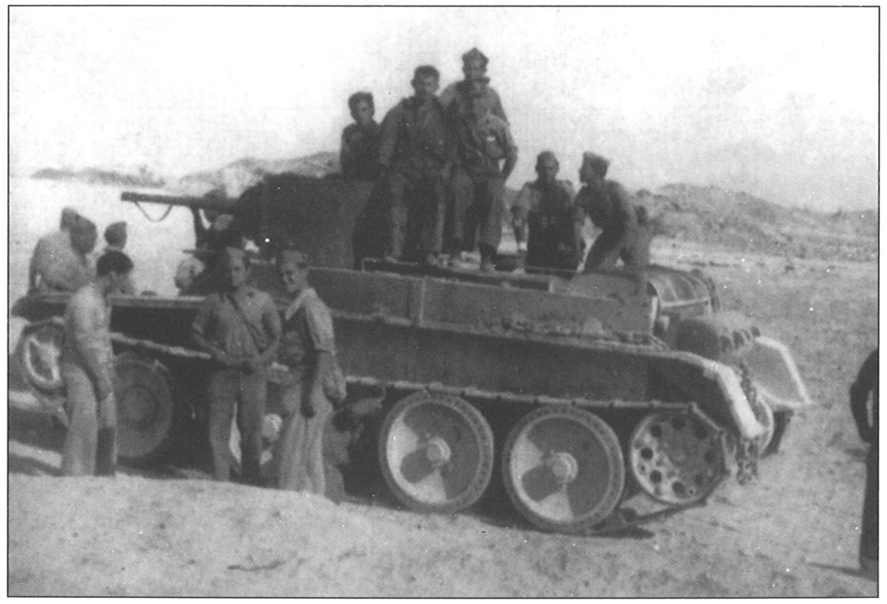
Finalizada la batalla de Brunete, la 3.ª Compañía de Carros nacional saldría el 4 de agosto hacia Alar del Rey (Palencia) para tomar parte en la ofensiva sobre Santander. Las restantes unidades del Batallón de Carros permanecieron en el frente de Madrid hasta los días 26/28 de agosto en que fueron enviadas a Zaragoza para hacer frente a la gran ofensiva republicana en Aragón. Ya no volverían al teatro de operaciones del Centro hasta el final de la guerra, tras la caída de Cataluña; el Ejército del Centro nacional se quedaría sin medios blindados durante el año y medio que aún restaba.

Por el contrario, el Ejército del Centro republicano siempre tuvo a su disposición algunos medios acorazados, aunque la Brigada de Tanques y la Brigada de Blindados, que constituían el grueso de la especilidad del Ejército Popular se habían desplazado a Aragón para dar apoyo a la ofensiva sobre Zaragoza.

Carros T.26 marchan hacia sus bases de partida por una carretera del teatro de operaciones del Centro. El Ejército Popular empleó una compañía de estos ingenios en apoyo de los ataques que llevó a cabo, sin el menor éxito, en octubre de 1937, contra La Cuesta de la Reina; en zona muy próxima al lugar donde tales vehículos habían tenido hacía casi un año su bautismo de fuego, igualmente infructuoso. (Biblioteca Nacional.)

Bien es verdad que en el teatro de operaciones del Centro no se producirían combates de gran envergadura tras la batalla de Brunete pero, aún así, aquellas acciones de algún relieve que tuvieron lugar contaron siempre con la cooperación de los carros de combate republicanos.

Así, por ejemplo, en el ataque llevado a cabo contra las posiciones nacionales en La Cuesta de la Reina, al este de Seseña, el 12 de octubre de 1937. Defendían dichas posiciones un saliente del frente que los nacionales mantenían, a pesar de adentrarse en territorio enemigo, por constituir el vértice Reina un magnífico observatorio sobre la vega del Jarama y sobre



En agosto de 1937, el Ejército Popular recibió 50 carros soviéticos BT.5 –los mayores y más rápidos empleados en la guerra civil– con los que organizó un llamado Regimiento de Carros Pesados que no actuaría en los frentes del Centro al desplazarse la División de Ingenios Blindados, en la que acabó integrándose, al teatro de operaciones de Aragón, donde tuvieron lugar los combates más importantes del siguiente año de guerra.

las carreteras de Madrid a Andalucía y Levante y el ferrocarril de Madrid a Alicante.

La maniobra proyectada por el Ejército del Centro republicano consistía en un estrangulamiento del saliente mediante un doble ataque desde el sur y el nopreste de su base. La operación correría a cargo de la 9.ª División –Brigadas 24 y 45– que para la ocasión fue reforzada por la 107 Brigada de la 13.ª División, la 77 de la 16.ª y la consabida Compañía de Tanques. El ataque desde el Sur, con la Casa Fortificada, la Casa del Majuelo Grande y el olivar del Majuela como objetivos iniciales, quedaba a cargo de la 24.ª Brigada. Efectuarían la acción desde el nordeste las Brigadas 107 y 45, mientras se encomendaba a los Grupos 5.º y 10.º de Asalto la ocupación de la posición nacional una vez que hubiera quedado aislada.

Los ataques comenzaron a las 16:20 horas del día 12, obteniendo pequeños avances en las tres direcciones de ataque. La 24.ª Brigada logró cortar la carretera a Seseña y tomar la Casa Fortificada temporalmente, pues los nacionales la recobraron en un contraataque nocturno. Al día siguiente, 13, continuó la acción con los mismos objetivos del anterior, encabezando el ataque de la 24.ª Brigada siete T.26 en un intento por lograr el triunfo que no habían alcanzado en esa misma zona de Seseña en su bautismo de fuego en España. Tampoco esta vez lo conseguirían, al ser rechados una y otra vez en los asaltos que emprendieron. El día 14, los nacionales restablecían la circulación en la carretera de Seseña y la operación parecía darse por terminada, dando parte la 12.ª División nacional, a la que había correspondido mantener la defensa, de haber inutilizado tres de los carros.

El 10 de agosto habían desembarcado en Cartagena[1], del *«Cabo San Agustín»*, 50 carros BT.5[2], doce de ellos "de mando" –con equipo de radio–, y abundantes repuestos –50 motores M.5, 50 cajas de cambio, 10 radios suplementarias...– con los que se constituyó el Regimiento de Carros Pesados al mando del coronel soviético S. I. Kondratev, con Boris Shiskov como segundo jefe. Es difícil precisar la composición del Regimiento pues, como suele ocurrir con las unidades blindadas republicanas, no han aparecido las plantillas. Marín y Mata[3] suponen que disponía de un Batallón de Carros, en el que se agrupaban los 50 BT.5 en tres compañías a 16 vehículos –más 2 de mando–, y un Batallón de Blindados. Parece, no obstante, un poco absurdo organizar un Regimiento, si sólo se dispone de un Batallón, aparte de romper con la orgánica normal de los carros republicanos de compañías de 10 carros y secciones de tres. Más racional resulta la organización que le atribuye Javier de Mazarrasa[4] a razón de dos Batallones de carros –a tres compañías de tres secciones de tres vehículos, más los de mando, –y una Compañía de Blindados–. De esta forma respetaría la orgánica habitual y justificaría la creación de un Regimiento. El inconveniente es que no basta con 50 BT.5 para cubir una plantilla así; se precisarían, al menos, 63 carros: 54 para 18 secciones, 6 de mando de compañía, 2 de mando de batallón y uno de mando de regimiento. Y es que el problema para quienes estudiamos el tema del armamento del Ejército Popular en la Guerra Civil es que las cifras "oficiales" de material recibido son siempre inferiores a las del material en uso que se detecta sobre el campo de batalla[5]. Javier de Mazarrasa asegura que la Compañía de Blindados del Regimiento de Carros pesados disponía de 11 BA.6; de ser así, no dejaría de resultar admirable la ubicuidad –en el espacio y en el tiempo– de los 20 BA.6 que se pretende fueron los únicos en llegar a la zona Centro.

Un instructor alemán imparte enseñanza de ametralladoras sobre un *Panzer I Ausf. B* en la Escuela de Instrucción que funcionaba en la base establecida por el *Gruppe «Drohne»* en Cubas de la Sagra. (National Archives.)

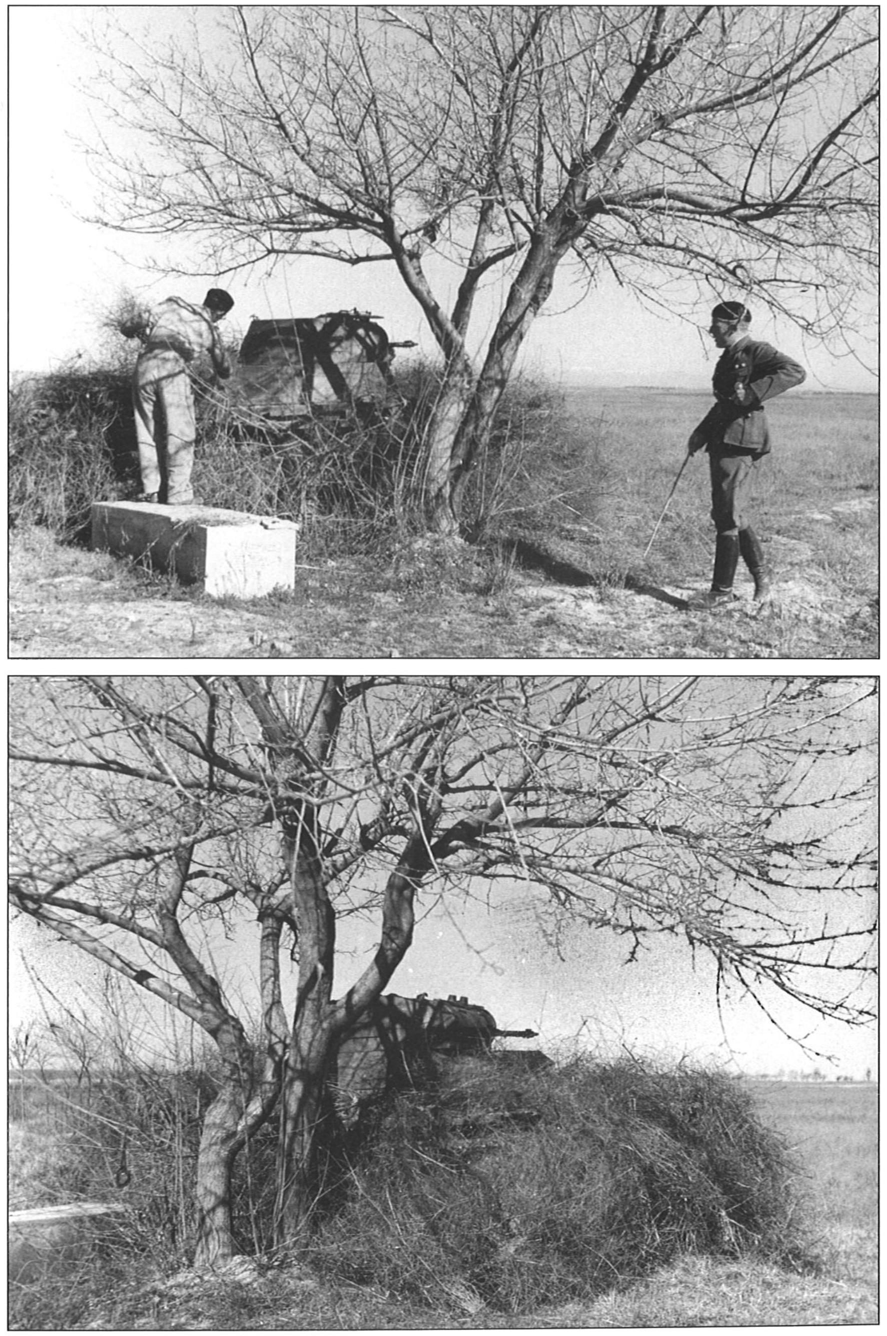
De todas formas, el Regimiento de Carros Pesados fue enviado a Aragón donde tendría un bautismo de fuego desastroso en Fuentes de Ebro en el que perdió casi el cincuenta por ciento de sus efectivos. Posteriormente se integró en la División de Ingenios Blindados que se constituyó a finales de octubre, a las ódenes del coronel Sánchez Paredes, a base de la Brigada de Tanques, que ahora mandaba el teniente coronel Enrique Navarro Abuja, la Brigada de Blindados, al mando del teniente coronel Julio Parra Alfaro, y el Regimiento de Carros Pesados. Tras las pérdidas sufridas en Fuentes de Ebro, este último habría quedado sin duda reducido a un solo batallón de BT.5, siendo tal vez ésta la orgánica a la que se referían Mata y Marín en la cita anteriormente apuntada. La organización de la División en enero de 1938 era la siguiente:

Brigada de Carros de Combate.

- 4 Batallones a tres compañías de tres secciones de carros, con tres T.26 por sección, diez por compañía y treinta y uno por batallón, o sea, un total de 124 T.26.
- 1 Compañía de Blindados, a tres secciones de tres vehículos, con un total de siete autoametralladoras y tres autoametralladoras-cañón.
- 1 Batallón de Infantería Motorizada.
- 1 Batallón de Transporte.

Brigada de Blindados.

- 3 Batallones, a tres compañías de tres seciones de blindados, con siete autoametralladoras y tres autoametralladoras- cañón por compañía y 21 de los primeros y 9 de los segundos por batallón; es decir, un total de 63 autoametralladoras y 27 autoametralladoras-cañón, más los vehículos de mando de batallón y brigada.
- 1 Compañía de Carros, con 10 T.26.
- 1 Batallón de Infantería Motorizada.
- 2 Compañías de Transporte.



Ejercicios con carros *Panzer I* en las inmediaciones de la Escuela de Instrucción de Cubas de la Sagra. (Bundesarchiv 146-1968-048-21 y 22.)

---

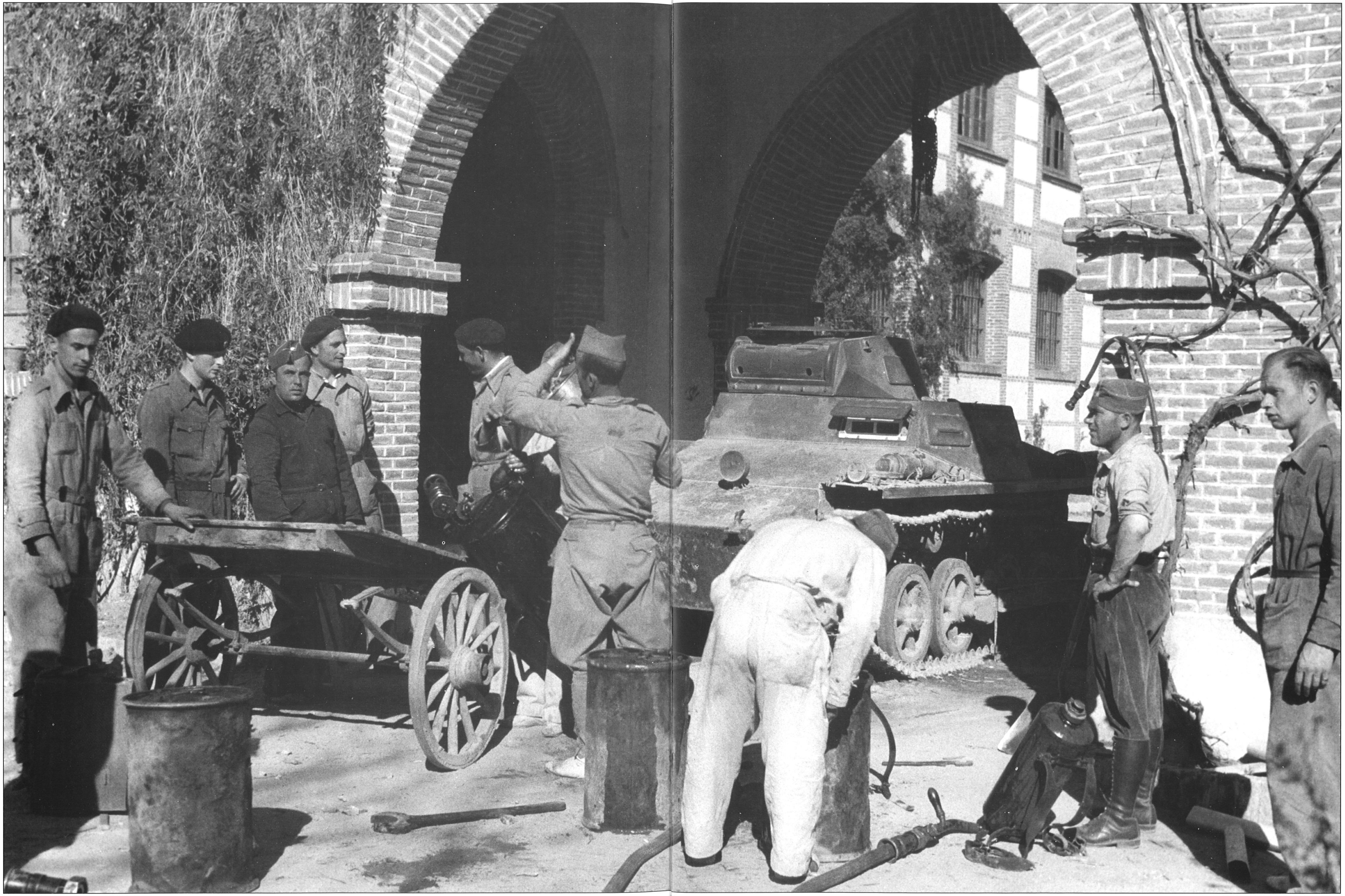
[1] Expediente Y-35 de la Operación "X".

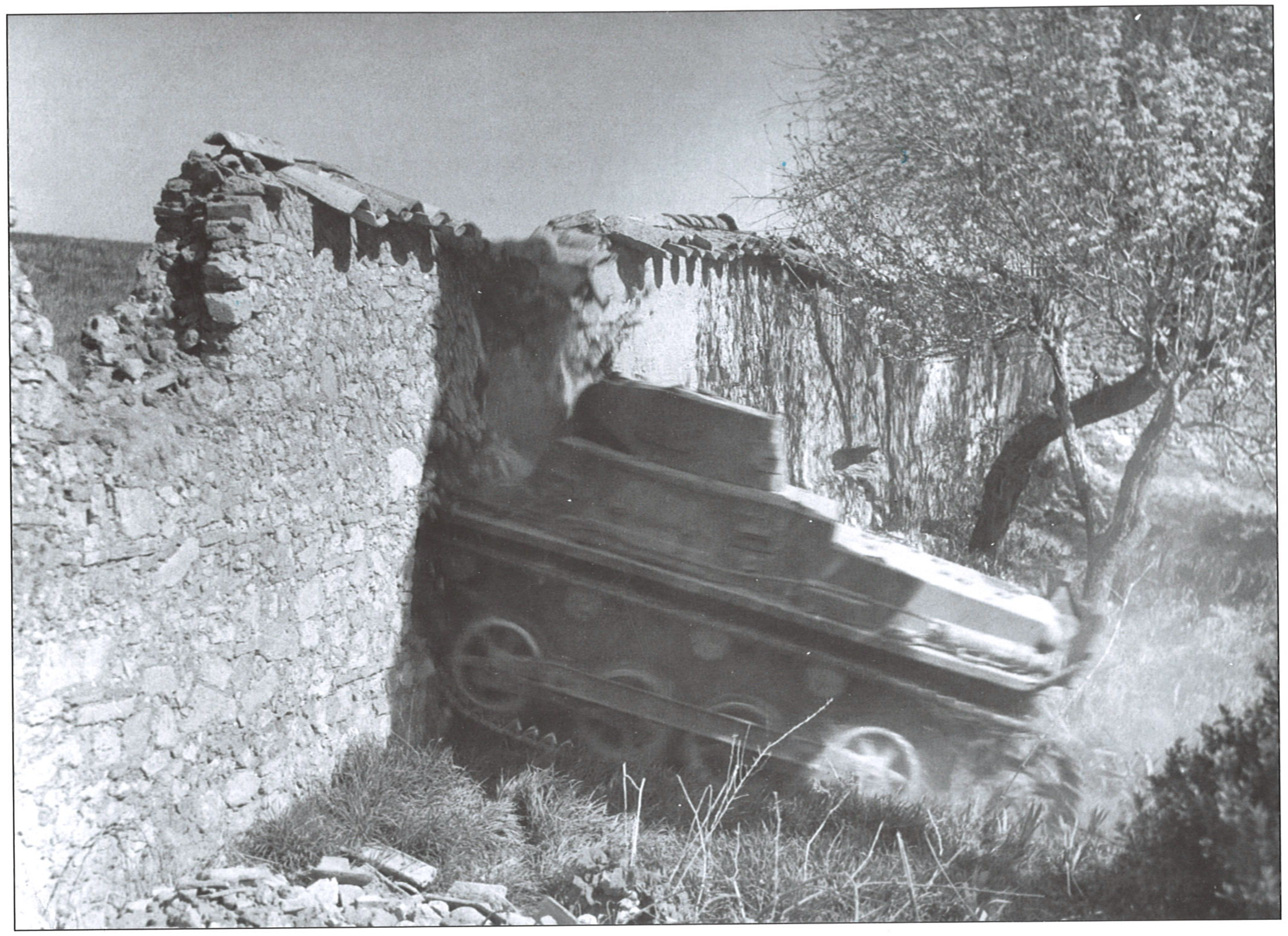
[2] Se trataba del mayor carro utilizado en la Guerra Civil española, con un peso de 11.500 kg. Su armamento era idéntico al del T.26 –cuya misma torre montaba–, por lo que no suponía mejora alguna en la capacidad de fuego. La mayor ventaja sobre aquel era su muy superior velocidad; basado en el sistema de rodaje Christie, norteamericano, que le permitía marchar indistintamente sobre orugas o sobre ruedas, podía alcanzar una velocidad máxima sobre ruedas de 72 km./h. (de 52 km./h. sobre cadenas) que hacía de él un carro "crucero" apto para operaciones motorizadas de gran penetración.

[3] «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español**», págs. 241-242.

[4] «**Blindados en España. La Guerra Civil 1936-1939**», pág. 88

[5] Como curiosidad –y sin pretender asumir tal cifra–, cabe recordar que el entonces teniente coronel Segismundo Casado, que debería saberlo bien pues dirigió la maniobra en que los BT.5 tuvieron su bautismo de fuego, asegura que fueron 100 los carros de este tipo que se pusieron a su disposición para ejecutarla («**Así cayó Madrid**», págs. 68-69).

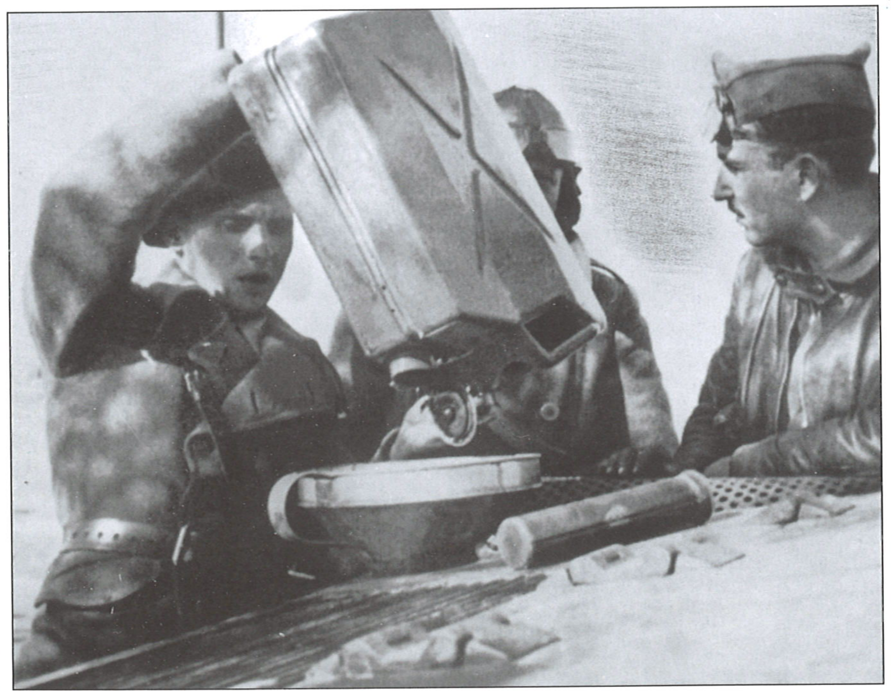


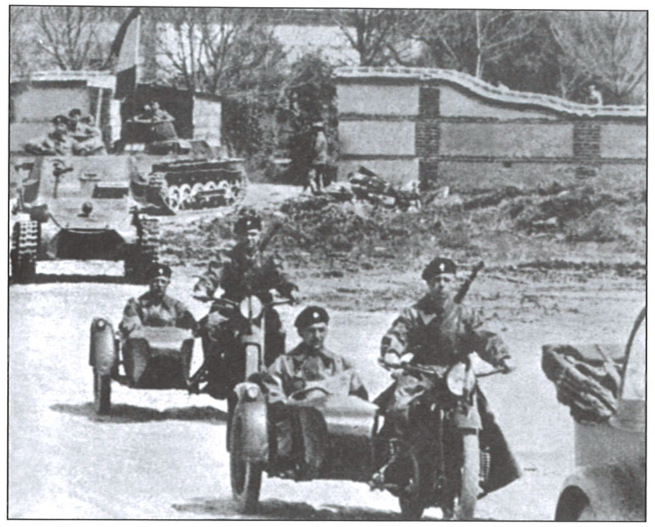


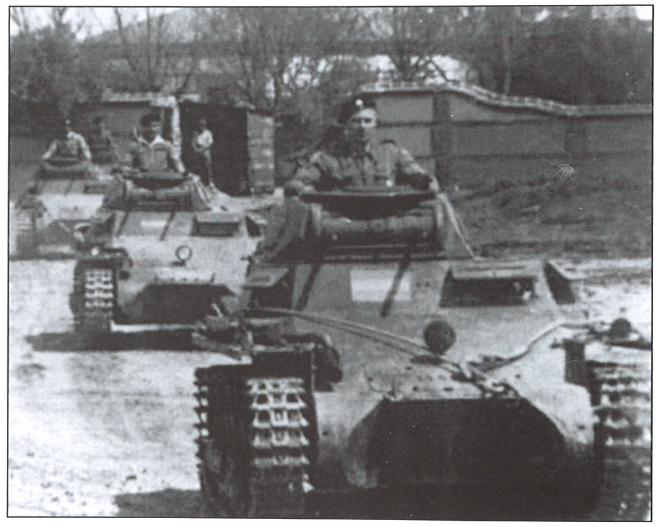
Página anterior: La imagen, fechada en Cubas de la Sagra el 16 de marzo de 1938, nos muestra un grupo de instructores alemanes y soldados españoles preparando unos lanzallamas –pesados y ligeros– ante un carro *Panzer I Ausf. A*, desarmado, de los afectos a la Escuela de Instrucción. (Bundesarchiv 146-1968-048-20.)

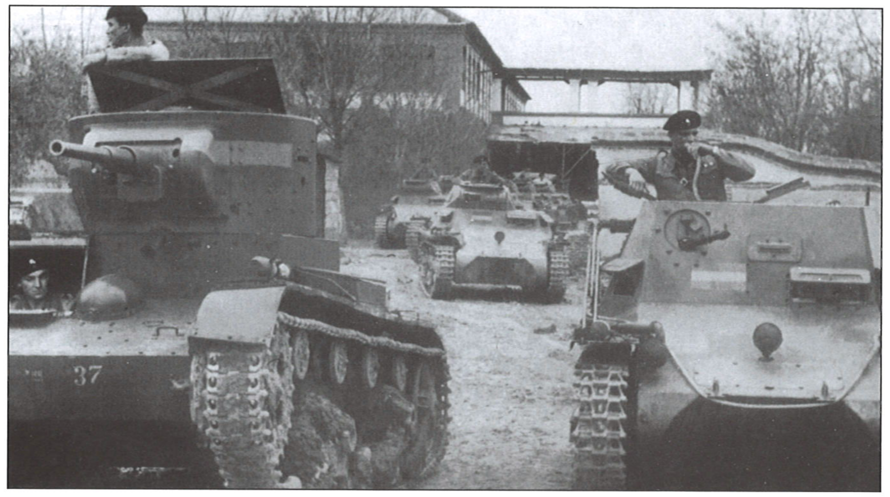
16 de marzo de 1938. Un *Panzer I Ausf. B*, de la Escuela de Instrucción, demuestra durante unos ejercicios su capacidad para derribar muros mediante embestida. (Bundesarchiv 146-1972-097-22a.)

El brigada instructor Willibald Knobloch efectúa personalmente el relleno de combustible de un *Panzer I Ausf. A*. La fotografía está tomada en Cubas con anterioridad al 28 de septiembre de 1937, fecha en que el brigada fue repatriado a su país.









La unidad afecta a la Escuela de Cubas –auténtico muestrario (T.26, *Panzer I Ausf. A y Ausf. B, Panzerbefehlswagen I...*) de los modelos empleados por el Batallón de Carros de Combate– abandona la base en columna para cumplimentar el plan de instrucción. Entre los vehículos figuran motocicletas B.M.W. del modelo R.12 con sidecar.

Ilustración: Julio López Caeiro.

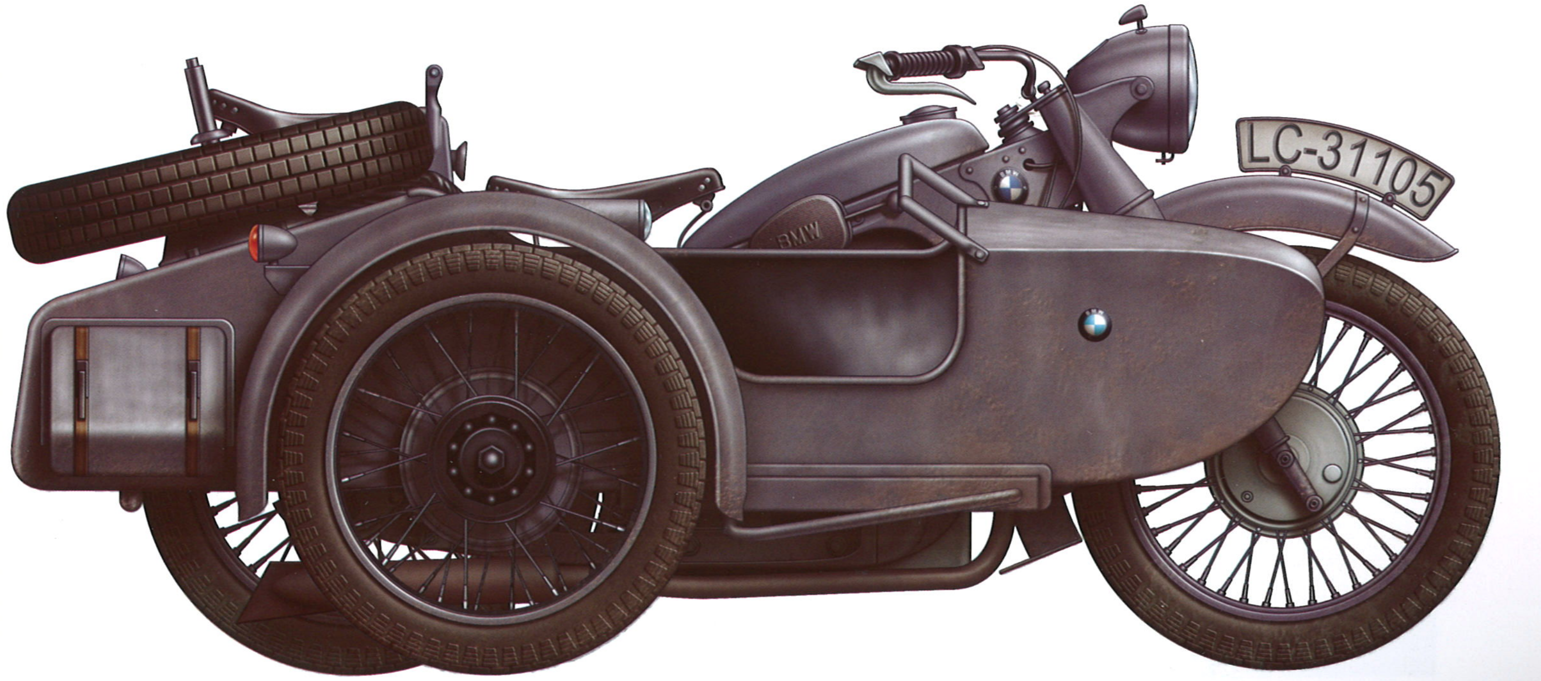
Regimiento de Carros Pesados.

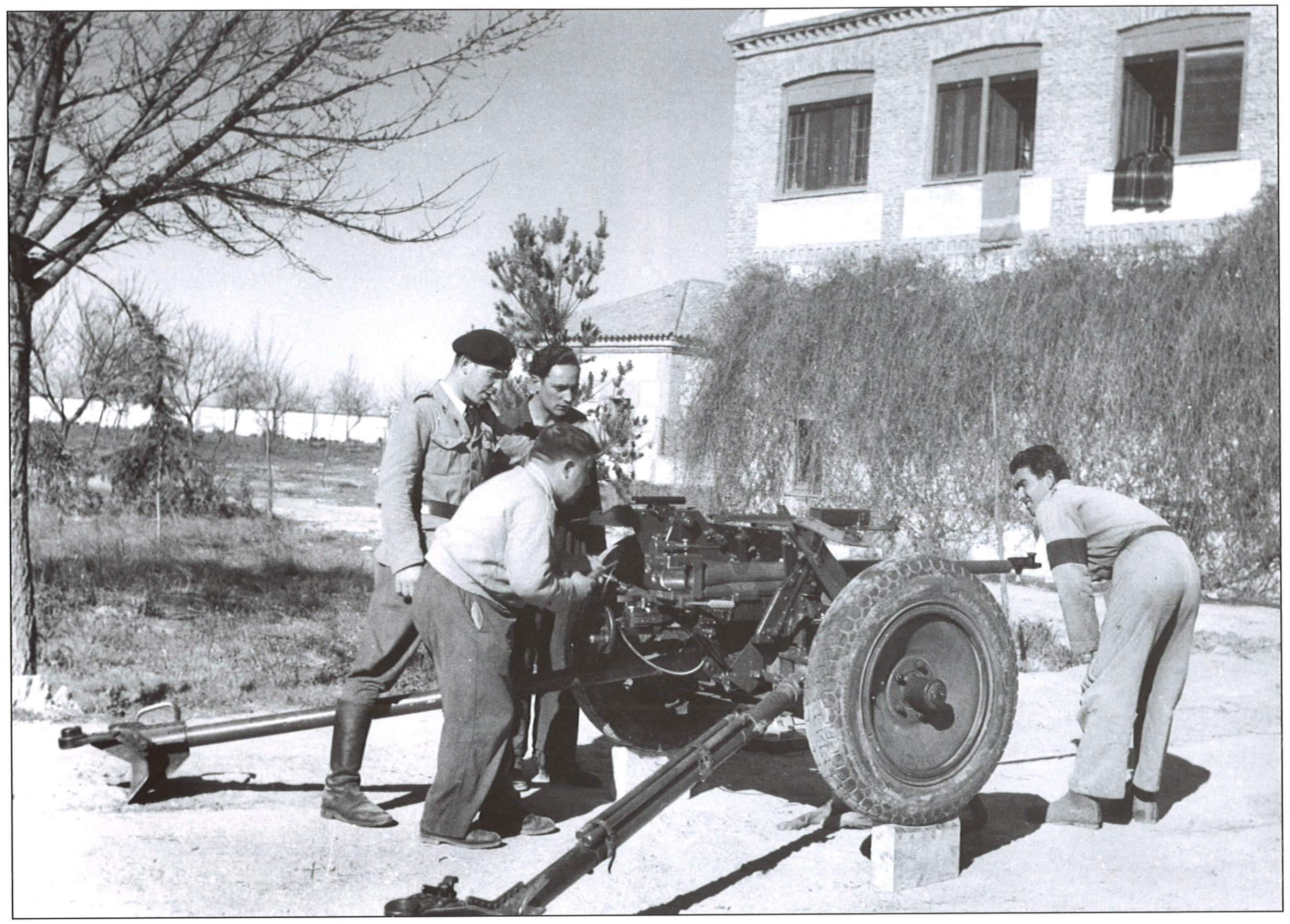
- 1 Batallón de Carros, con 31 BT.5
- 1 Compañía de Blindados, con 7 autoametralladoras y 3 autoametralladoras-cañón.
- 1 Batallón de Infantería Motorizada.
- 1 Compañía de Transporte.

Un total de, al menos, 134/135 T.26, 31 BT.5, 77/81 autoametralladoras y 33 autoametralladoras-cañón.

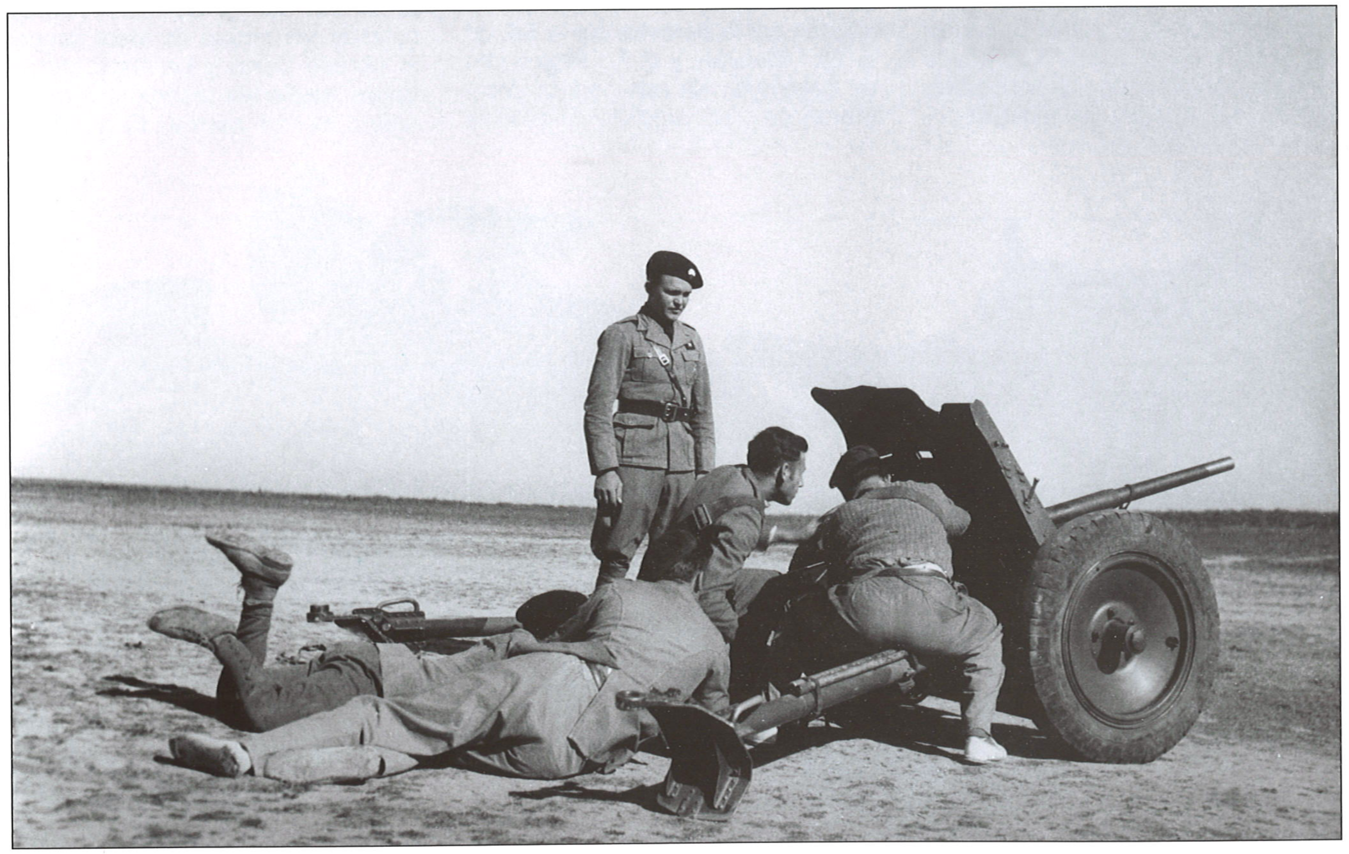
El ataque de mayor importancia relizado por el Ejército del Centro republicano en 1938 fue el emprendido por el IV Cuerpo de Ejército, del mayor Cipriano Mera, en el frente de Guadalajara. Dicho ataque se efectuó, por una parte, contra el frente nacional de Abánades –El Rondal, vértice Cerro, La Nava...– a cargo de las Brigadas 28 y 39, que constituían una 5.ª División provisional, y, por otro, contra las posiciones al sur de Sotodosos y Padilla del Ducado –La Mocasilla, Puntal del Abejar, La Mortilla...– que debían acometer las Brigadas 98 y 70, de la 14.ª División, flanqueadas por la derecha por la 66, de la 16.ª División, y el 1.er Regimiento de Caballería. No han podido documentar los medios blindados puestos a disposición de los ofensores, por lo que tendremos que basarnos en testimonios –bien dispares, por cierto– aunque todo parece indicar que se trató de una compañía reforzada de T.26.

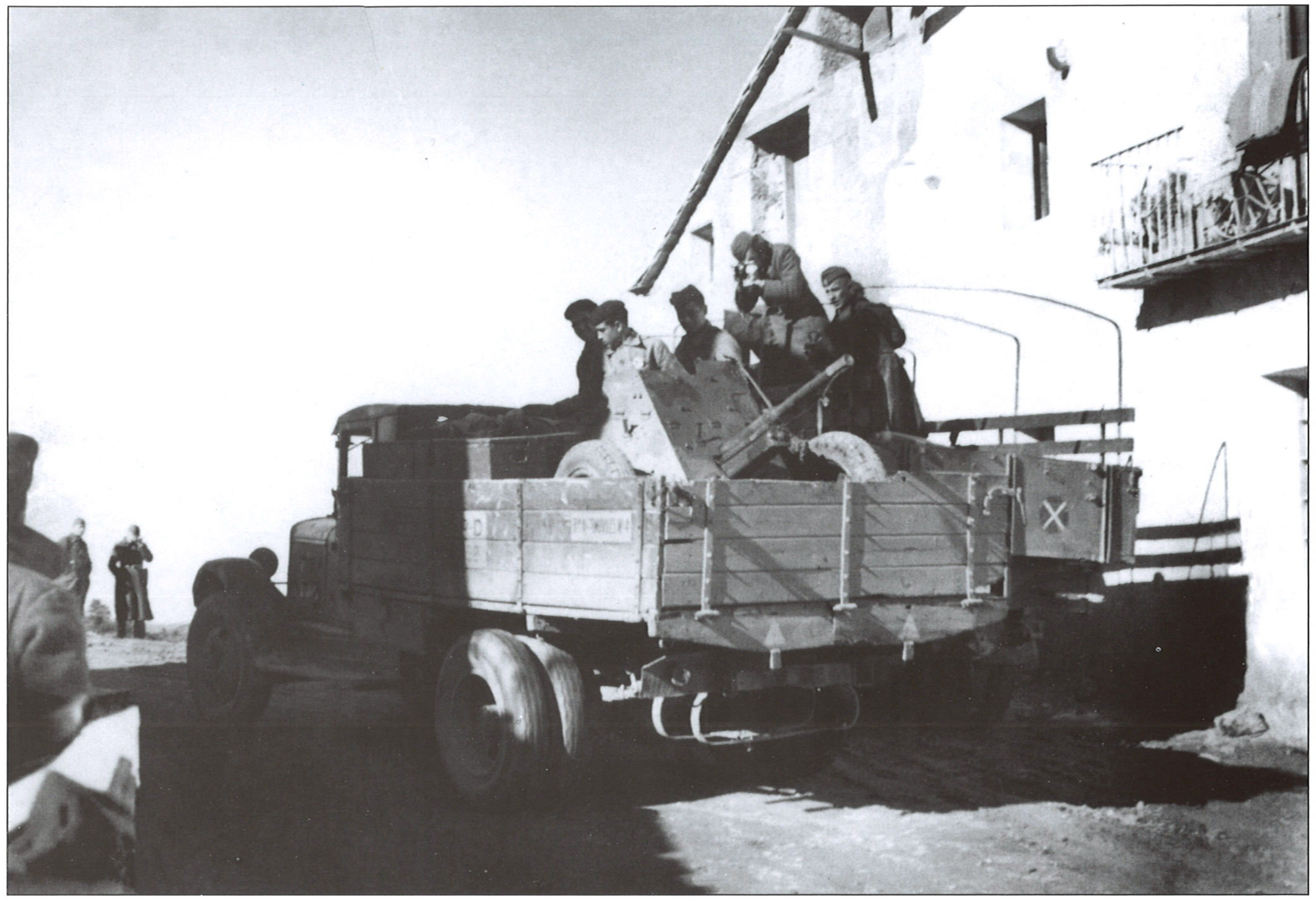
Los combates comenzaron al amanecer del 31 de marzo, consiguiendo las tropas de Mera ocupar el vértice Cerro y La Nava con el apoyo, según los testimonios nacionales, de 14 carros. El día 1 de





La Escuela de Cubas de la Sagra instruía igualmente a los sirvientes de los PaK 35/36 de 37 mm con que estaba armada la Compañía de Antitanques del Batallón de Carros de Combate; actividad que ilustran estas dos fotografías tomadas el 16 de marzo de 1938. (Bundesarchiv 146-1968-049-04a y 146-1974-127-11.)





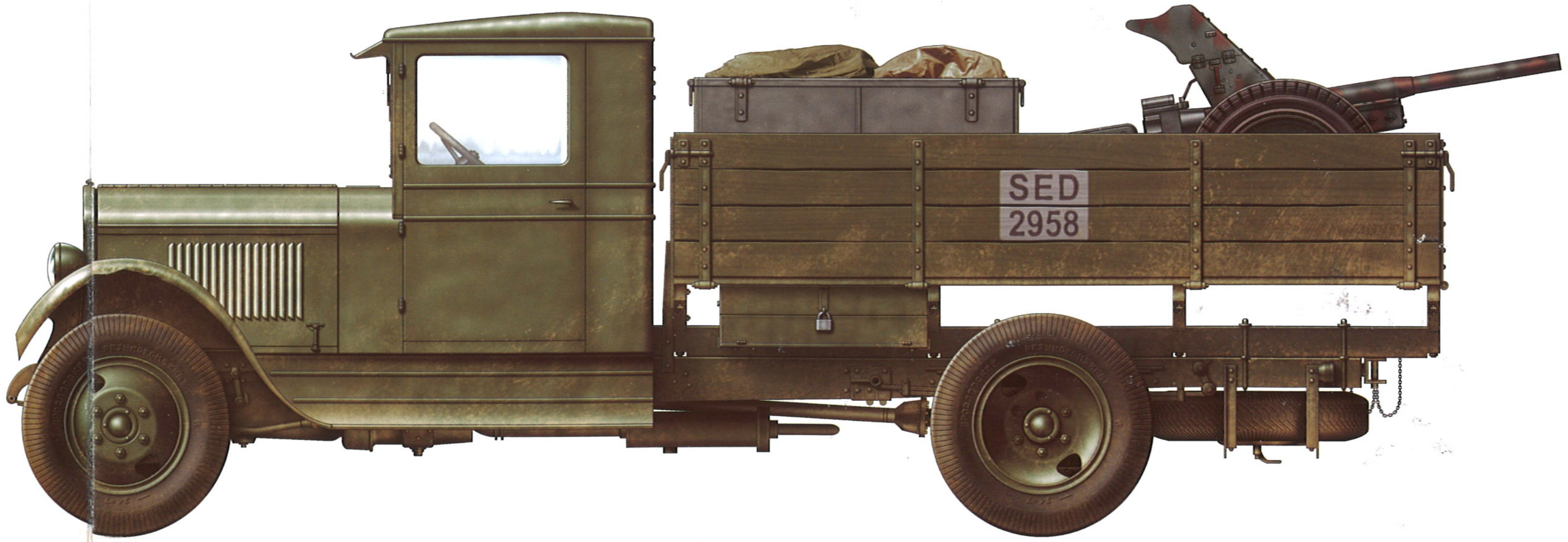
Miembros de la Legión Cóndor fotografían desde un camión, que ostenta el emblema de Aviación, el paso de un ZIS-5 que carga en su caja un PaK 35/36 de 37 mm de la Compañía de Antitanques del Batallón de Carros de Combate. (Archivo Thomas Anderson.)

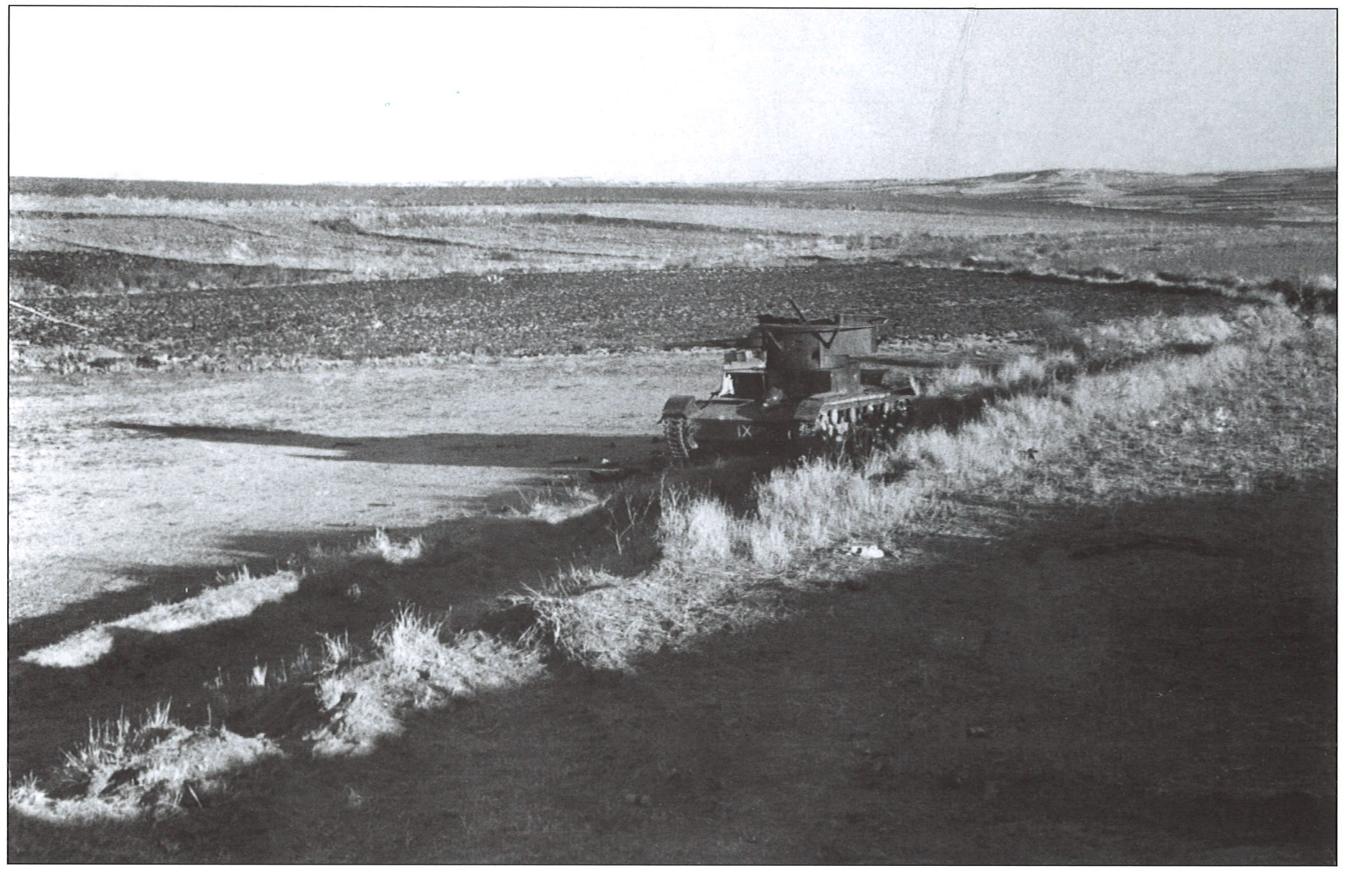
Ilustración: Julio López Caeiro.

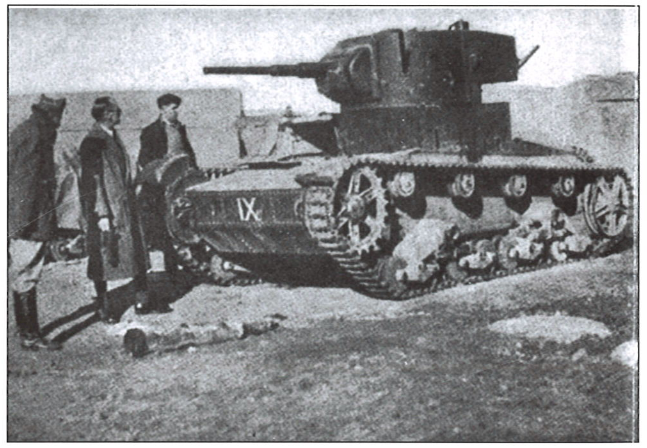
abril, se repitieron las acometidas, logrando tomar las brigadas de la 5.ª División El Rondal, y las de la 14.ª algunas posiciones nacionales, pero no La Mocasilla, pese a ser duramente atacada con el apoyo de los carros de los que cuatro, según el "parte" del Cuartel General del Generalísimo, quedaron en poder de los nacionales. El tercer día –2 de abril–, que para Cipriano Mera, que dirigía la ofensiva, era el 3, pues retrasa en sus memorias un día todas las fechas de la maniobra, nos refiere[6] que las fuerzas de la 14.ª División fueron al ataque acompañadas por tres carros y las de la 5.ª por uno, que era el total de que disponía, asegurando que tomaron La Mocasilla, lo que desde luego no fue así, pues precisamente la resistencia de esa posición frente al ataque por la derecha y la de Abánades, que tampoco pudieron ocupar, por la izquierda, determinaron el fracaso de la ofensiva republicana. El Boletín del C.G.G.

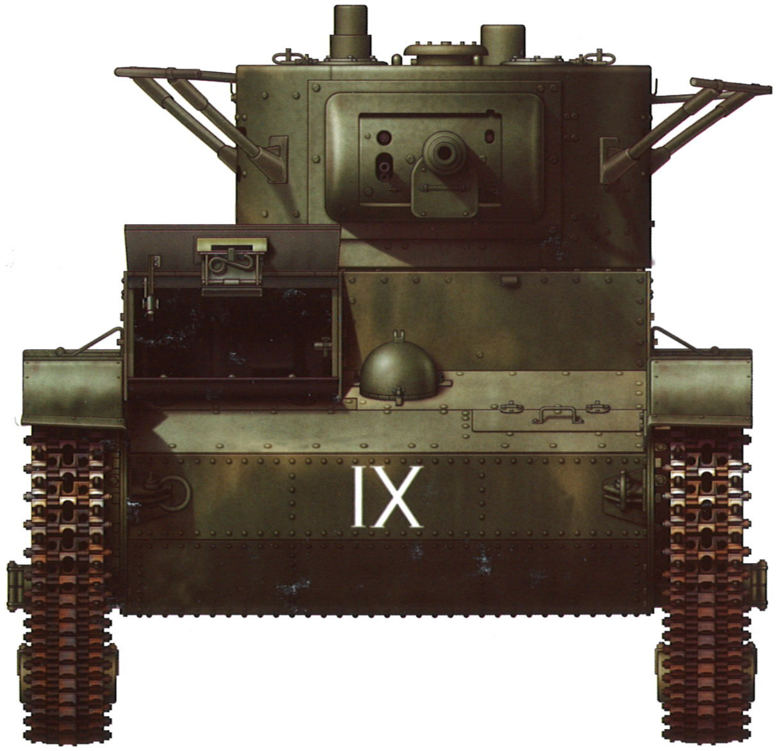
---

[6] «**Guerra, exilio y cárcel de un anarcosindicalista**», pág. 247.









La ofensiva emprendida por el IV C.E. republicano en Guadalajara en marzo/abril de 1938 se saldó una vez más con la pérdida de casi un cincuenta por ciento de los carros empleados a cambio de unos resultados insignificantes. Las imágenes nos muestran al T.26 número IX abandonado sobre el terreno y en la retaguardia nacional, a la que ha sido llevado para su recuperación. (Bundesarchiv 183-R99732.)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

de 2 de abril, afirmaba que habían sido destruidos otros cuatro carros; algo de eso debió de haber cuando Mera admite que "*… de los cuatro tanques ligeros de que disponíamos, dos resultaron inutilizados por averías mecánicas, mientras un tercero quedó entre nuestras líneas y las del enemigo, asimismo debido a averías, según informó el tanquista que lo ocupaba*"[7]. El mismo día 2, las fuerzas nacionales habían comenzado su contraofensiva ocupando el vértice Calabazas; dicha contraofensiva continuaría en los días siguientes en que retomaron buena parte de las posiciones perdidas inicialmente: El Rondal, vértice Cerro, La Nava y la Molatilla.

Los carros de combate republicanos se habían hecho imprescindibles no sólo en cualquier operación militar emprendida por el Ejército Popular, sino también en los numerosos desfiles en la retaguardia para "levantar la moral" de la población. Adviértase que los dos T.26 en primer término llevan en la popa de la torre una rótula para una ametralladora suplementaria. (Archivo General de la Administración.)

El 15 de abril, el Ejército del Norte nacional culminaba su briosa ofensiva a través de Aragón alcanzando el Mediterráneo en Vinaroz: el territorio republicano quedaba dividido en dos. Como consecuencia de esta división se hizo necesaria una profunda reorganización del Ejército Popular en dos Grupos de Ejércitos: el de la Región Oriental (G.E.R.O.), que comprendía las fuerzas existentes en Cataluña, y el de la Región Central (G.E.R.C.), que alineaba los Ejércitos del Centro, Levante, Maniobra, Extremadura y Andalucía.

Las fuerzas blindadas quedaban igualmente repartidas. En Cataluña, donde se había replegado buena parte de la División de Ingenios Blindados, se organizaría una denominada 1.ª División, con dos Brigadas; una para cada uno de sus dos Cuerpos de Ejército, del Este y del Ebro. El G.E.R.C. por su parte organizaba igualmente una 2.ª División, al mando del coronel Sánchez Paredes, con las Brigadas 1.ª de Carros, 2.ª de Blindados, 3.ª de Blindados y 4.ª de Trenes Blindados, a base de los medios replegados hacia Levante de la División de Ingenios Blindados, de las compañías afectas a los Ejércitos de Andalucía y del Centro –incluida la Compañía Renault, de este último– y de una partida de 25 T.26 que llegó a Cartagena, a bordo del «*Gravelines*», el 13 de marzo de 1938[8]. La disponibilidad de blindados parecía asegurada por la construcción de autoametralladoras en la Fábrica N.º 22, que alcanzó hasta finales de 1937 una producción próxima a los 200 vehículos, a la que se había sumado la de autoametralladoras-cañón B.C., que habían comenzado a entregarse a finales del mes de febrero[9]. No obstante, con los carros tenemos el problema de siempre: las cifras consagradas de los llegados a la España republicana no bastan para cubrir las plantillas de tal organización. "*Suponemos* –nos dicen Mata y Marín[10]– *que alguno de los bata-*

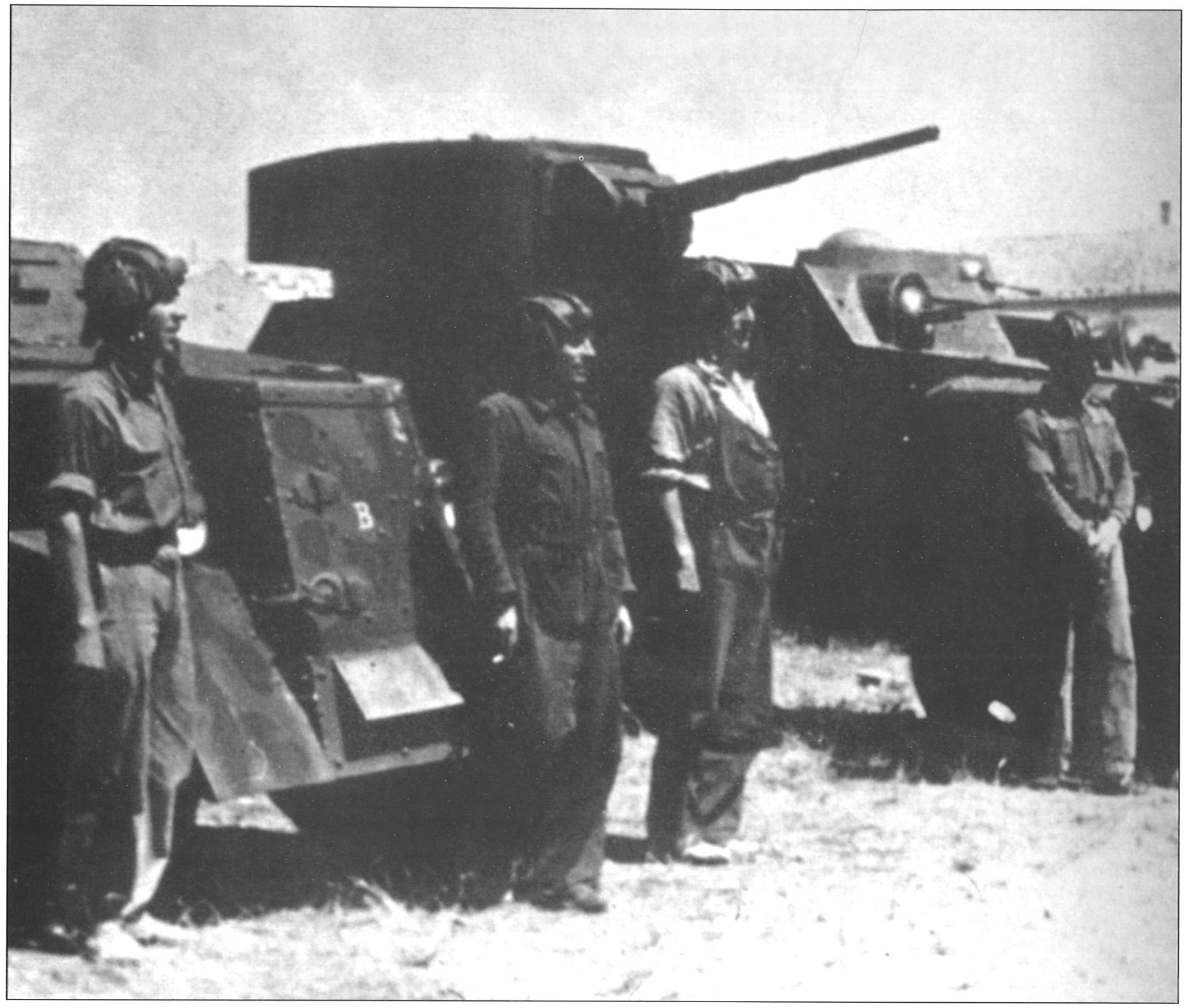
---

[7] *Op. cit.*, pág. 249. Mera, aparte de equivocar las fechas de la operación, el despliegue de las unidades y las direcciones de ataque de las mismas, tiende habitualmente a minimizar los medios propios, al tiempo que magnifica los de sus adversarios.

[8] Expediente Y-43 de la Operación "X".

[9] Los B.C. normalizados estaban realizados sobre chasis del camión Chevrolet SD 1936, modificados a la versión LHD, con tracción 6x4, mediante la aplicación de un conjunto Thornton de transmisión y doble eje, e iban armados con una cañón soviético Hotchkiss (*Gochkisa,* para los rusos) M.27 de 37 mm. Sin embargo, tanto los cañones de 37 mm como los chasis norteamericanos no empezaron a llegar a España hasta bien entrado el mes de marzo, los primeros, o hasta abril, los segundos, por lo que estos B.C. iniciales fueron realizados sobre los materiales con que se contaba previamente: camiones rusos GAZ-AAA o ZIS-6, armados con las torres –con cañón de 45 mm–, de los T-26, BT-5 o BA-6 fuera de servicio; torres éstas que continuarían aplicándose a los blindados posteriores en la medida en que estuvieron disponibles. En cualquier caso, estos vehículos –al igual que los UNL-35– serán tratados con más detenimiento en la parte de esta obra dedicada a los teatros de operaciones de Levante y Cataluña, donde se construían.

[10] «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un siglo de Historia**», pág. 220.



Unidad de una Brigada de Blindados de la 2.ª División de Ingenios Blindados equipada con autoametralladoras-cañón B.C. –provistos de torres de T.26– y autoametralladoras 3HC.

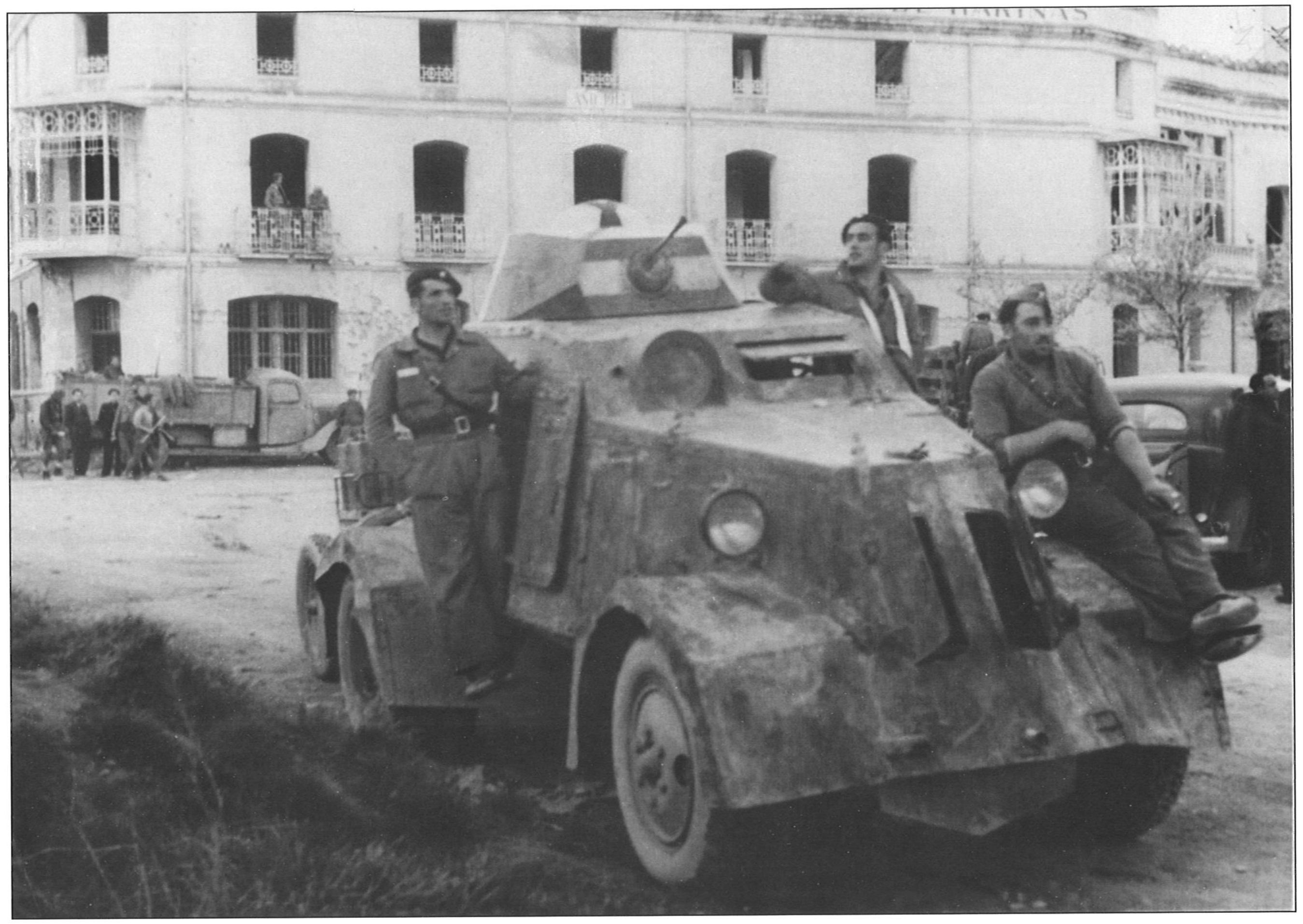
llones sólo existía sobre el papel, o bien que éstos disponían de menos carros de lo previsto". Al parecer, es más fácil asumir la incompetencia de los militares republicanos, que creaban unas organizaciones a sabiendas de la imposibilidad de cubrirlas, antes que aceptar la posibilidad de algún otro suministro soviético –además de los documentados– que, por otra parte, reconocen las propias fuentes comunistas. Según Ramón Salas[11], la 4.ª Brigada, de Trenes Blindados, disponía de cuatro batallones, cada uno con cuatro de estos ingenios; aunque no todos tenían completa la plantilla. Por ejemplo, el 2.º Batallón, que operaba en la zona de Guadalajara, sólo disponía de dos trenes: los números 7 y 10[12].

Hasta finales de julio de 1938, en que comenzó la batalla del Ebro, la 2.ª División de Ingenios Blindados permaneció desplegada en su mayor parte en la zona de Levante –así, las Brigadas 1.ª y 2.ª íntegras–, librando la batalla defensiva frente al ataque de las tropas nacionales hacia Valencia, si bien, como era habitual, algunas de sus Compañías permanecieron afectas a los Ejércitos del Centro, Extremadura y Andalucía.

---

[11] **«Historia del Ejército Popular de la República»**, pág. 1868.

[12] Jacinto M. Arévalo Molina. **«Los Trenes Blindados Españoles»**, pág. 263.



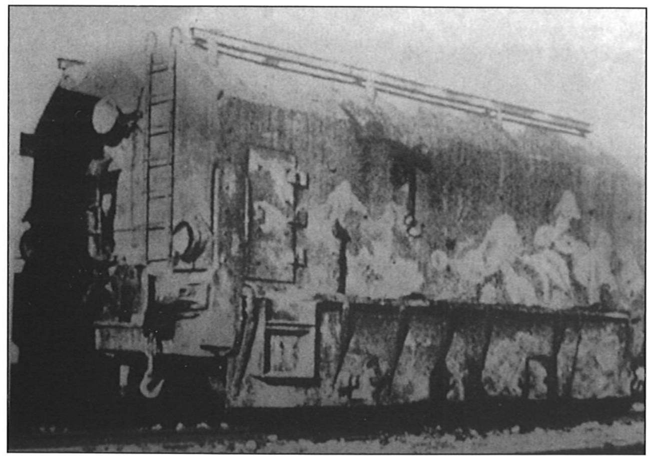
Blindado 3HC capturado por los nacionales y encuadrado en los Escuadrones de Autoametralladoras-cañón de Caballería del Ejército del Sur. La fotografía nos lo muestra armado con una sola ametralladora Degtyarev DP, de la versión para vehículo blindado. (Biblioteca Nacional.)

Operaciones en Extremadura y Andalucía hasta finales de 1938

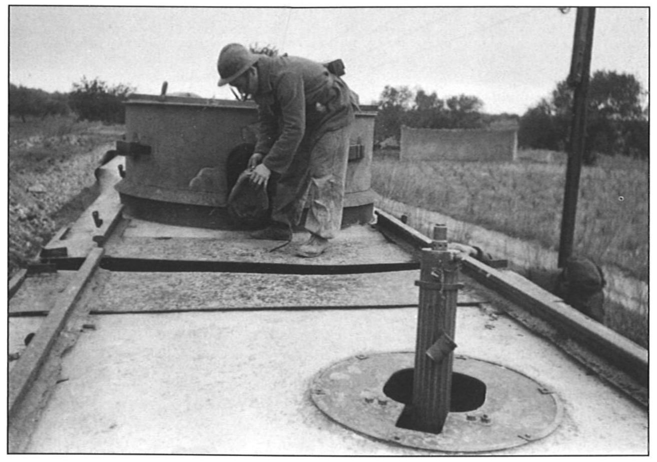
Hemos visto como frente a las dos compañías de T.26 y la compañía de blindados con que contaba el Ejército de Andalucía republicano, el Ejército del Sur nacional, disponía de una sección de cinco blindados –cuatro, después de los combates de Pozoblanco– constituida con toda probabilidad por un autoametralladora-cañón BA.6, tomado durante la ofensiva sobre Málaga, y tres autoametralladoras FA.1, capturados al ocupar Lopera y Málaga.

Por otra parte, hemos visto asimismo como el Ejército nacional siguió la política de reforzar el único Batallón de Carros de Combate que tenía con los T.26 capturados en uso o reparables, con los que organizaba, a mediados de marzo de 1937, una sección, que el 1 de octubre era ya una Compañía –la 3.ª del citado Batallón– y, en marzo de 1938, dos Compañías –la 3.ª y la 6.ª– por las que irían pasando los numerosos carros rusos capturados hasta el final de la guerra. Dentro de esta orgánica, no parecían tener cabida los blindados soviéticos capturados, siendo así desviados hacia el Ejército del Sur que mantenía unos frentes considerados secundarios. Dicho Ejército encuadraría en un principio los blindados que le fueron afectados en las unidades de Caballería. Así, en agosto del 37, tres autoametralladoras y tres escuadrones de sables formaban una denominada Agrupación de Flanqueo, que debía apoyar el ataque principal contra la cabeza de puente que los republicanos mantenían sobre la orilla derecha del Guadiana frente a Medellín desde el verano de 1936. La operación tuvo lugar el día 25, en que se ocuparon todos los objetivos previstos, quedando el frente nacional alineado con dicho río.

Blindado soviético FA.1 de los Escuadrones de Caballería del Ejército del Sur, que los mantendría en servicio hasta el final de la guerra cuando ya hacía mucho tiempo que el Ejército Popular carecía de ellos.

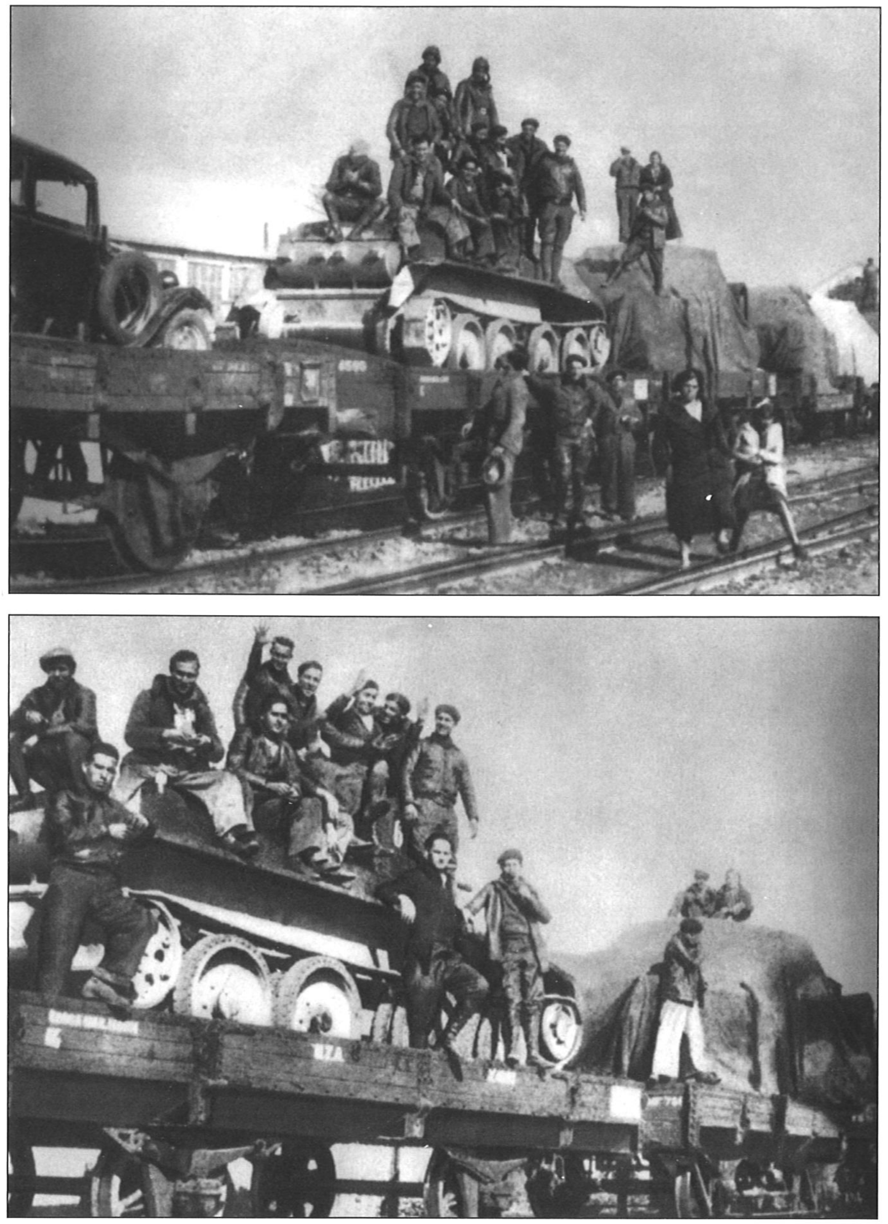


Tractor diésel Busmeister Wain, blindado. Los dos únicos tractores de este tipo existentes en España –los números TM 2.201 y TM 2.202– fueron los empleados para el remolque de los trenes blindados n.º 7 y n.º 8, que combatieron en los frentes andaluces hasta abril de 1938.



Vista superior de uno de los dos trenes blindados diésel –n.º 7 y n.º 8–, en la que se puede apreciar la torre artillera, armada con un cañón Schneider de 7 centímetros, una ametralladora Maxim Mod. 1910 en posición antiaérea y los raíles que debían simular una prolongación de la vía férrea ante la observación aérea.

Los blindados tomados a los republicanos en el Norte –como el BA.6 que nos muestra la foto, tomada en la plaza Matías Montero, de Santander– fueron entregados al Ejército del Sur. Este mismo blindado había hecho previamente el final de la campaña de Asturias, agregado a la 4.ª Compañía del Batallón de Carros de Combate nacional. (Ver «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil Española. Teatro de Operaciones del Norte. 1936/37**», pág. 140).



En febrero de 1938, una compañía de carros BT.5 de la División de Ingenios Blindados, fue trasladada a Extremadura desde Levante para dar apoyo al ataque efectuado en dirección a Campillo de Llerena, que no conseguiría ninguno de sus objetivos. La actuación de los BT.5 no tuvo el menor relieve, no haciéndose notar en momento alguno.

El 15 de septiembre de 1937 constituía el Ejército del Sur una Brigada de Caballería, al mando del coronel Félix Monasterio, a base de los escuadrones afectos a las Divisiones 21.ª y 22.ª. Se ha escrito[1] que componían dicha Brigada cinco agrupaciones, con cuatro escuadrones de sables y uno de autoametralladoras cada una de ellas, lo que hubiera supuesto el contar con un número de blindados entre quince y veinte. Como veremos, tal cantidad sólo se alcanzaría en el Ejército del Sur mucho más tarde, por lo que entiendo se trata de un error, quedando la realidad reducida a la mucho más modesta existencia de un escuadrón de autoametralladoras para toda la Brigada, en lugar de uno por Agrupación.

El 7 de octubre, intervenían las fuerzas de Caballería del coronel Félix Monasterio en una rectificación del frente efectuada en el sector de Peñarroya-Granja de Torrehermosa, rectificación requerida por la necesidad de mejorar las posiciones objeto de persistentes ataques republicanos, como los efectuados el 1, 2 y 3 de septiembre con apoyo de una compañía de carros T.26 y de los trenes blindados n.º 7 y n.º 8[2], o el del día 15 en que cinco carros lograron llegar hasta las posiciones nacionales de Loma Pelada y cerro Mulva que sólo consiguieron mantenerse porque la infantería se abstuvo de acompañar a los T.26[3]. Los citados trenes blindados n.º 7 y n.º 8[4] habían sido realizados en los Talleres Centrales de la Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza, en Águilas (Murcia), empleando para su arrastre los dos tractores diésel números TM-2.201 y TM-2.202, construidos por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1935, con licencia de la *Deutsche Werk* Kiel. Iban armados con un cañón Schneider de 7 cm en torre giratoria y varias ametralladoras, y sobre el blindaje del techo del convoy se había simulado una vía férrea para que desde el aire presentara una imagen de continuidad con el tendido.

El ataque nacional se desarrollaría en dos fases sucesivas, por el ala izquierda la primera de ellas y por la derecha la segunda. La caballería actuaría en la primera fase con nueve escuadrones de sables y una sección de cuatro autoametralladoras-cañón[5], flanqueando el avance de tres columnas de infantería. El avance nacional progresó lentamente dutante los días 7 y 8 de octubre hasta alcanzar las estribaciones de la Sierra de la Herrera, tras ocupar Membrillejo, los cerros del Madroñal y Majano y la Mina de Santa Bárbara, pero el día 9 tuvo lugar un fuerte contraataque republicano apoyado por ocho T.26 que logró detenerlo a costa de perder dos de los carros.

La segunda fase, en la que no intervino la Caballería, careciendo por tanto del apoyo de medios blindados, tuvo lugar el 18 de octubre, ocupando las columnas nacionales la Casilla de las Maquinillas, el Puerto de los Tres Mojones y la Sierra del Perú. El día 20 desencadenaban los republicanos un fuerte ataque, con la cooperación de los carros –que, como hemos visto, mantenían en el sector– y un tren blindado[6], con el que lograron recuperar Cerro Majano y Membrillejo.

En diciembre de 1937 el Ejército del Sur confiaba la organización de una 1.ª Sección de Carros Orugas al brigada (habilitado) alemán Andreas Otto Volck que, con anterioridad, era jefe de los Servicios de Óptica y Armamento de los blindados de dicho Ejército[7]. Dicha 1.ª Sección estaba dotada con carros Renault FT-17 de los capturados en el Norte.

A comienzos de 1938, el Ejército del Sur nacional volvería a operar en el ya habitual sector de Granja de Torrehermosa[8] –concretamente, en el valle del Zújar– con la intención de recobrar las posiciones perdidas durante el contraataque republicano de octubre. Intervendría la Brigada de Caballería, con su escuadrón de autoametralladoras-cañón, cubriendo el flanco izquierdo de las tropas de las Divisiones 112 y 102 que llevarían el peso del ataque. Tuvo éste lugar el 30 de enero, alcanzando todos los objetivos previstos, con muy poco esfuerzo, en notable contraste con la dura disputa que se había mantenido en torno a los mismos en octubre del año anterior. La caballería tomó el vértice Acebuche, envolviendo Sierra Quemada y el Quejigo para facilitar su ocupación por la infantería, que ocupaba igualmente Membrillejo, Cerro Majano, Loma del Madroño y las sierras del Ducado, Cuevas y Herrera. El avance nacional proseguiría de forma intermitente, aplicando las fuerzas dis-

---

[1] José Manuel Martínez Bande («**La Batalla de Pozoblanco y el Cierre de la Bolsa de Mérida**», pág. 123) y Raul Lión, Juan Silvela y Antonio Bellido («**La Caballería en la Guerra Civil**», pág. 93).

[2] Jacinto M. Arévalo Molina. «**Los Trenes Blindados Españoles**», pág. 272.

[3] Los defensores –6.º Batallón del Rgto. de «Granada»– disponían de un antitanque, que reventó al hacer el primer disparo, y de una cañón de acompañamiento Schneider de 7 cm., que resultó inutilizado al recibir el disparo de un carro en la boca de fuego. (Justiniano Martínez. «**Dos Defensivas en nuestra Cruzada de Liberación**». Revista «**Ejército**». Enero, 1957.)

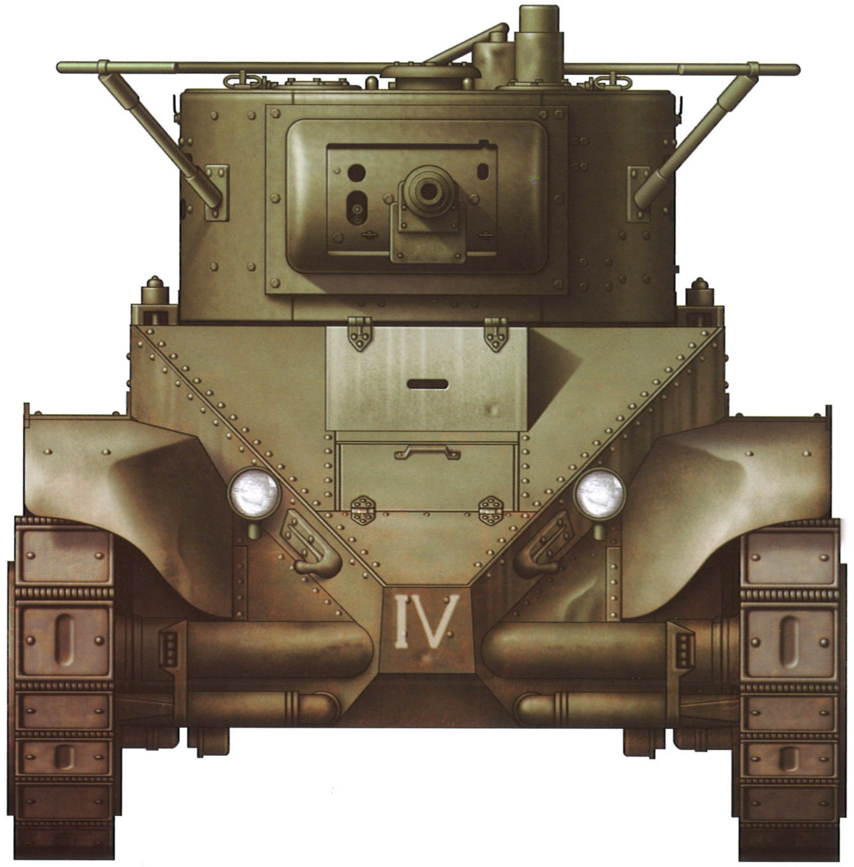
[4] (Mandaba el tren n.º 8 el capitán J. Pérez, asistido por los tenientes Jesús Huete Esteso y Pascual Tormo. La dotación era de 24 sirvientes para las ametralladoras, seis artilleros, dos radiotelegrafistas, tres radiotelegrafistas ópticos-señaleros, un practicante, dos cocineros, un ordenanza y un armero. Conducían el tren los maquinistas Alfonso Burgos López y José Ceballos Barrios.

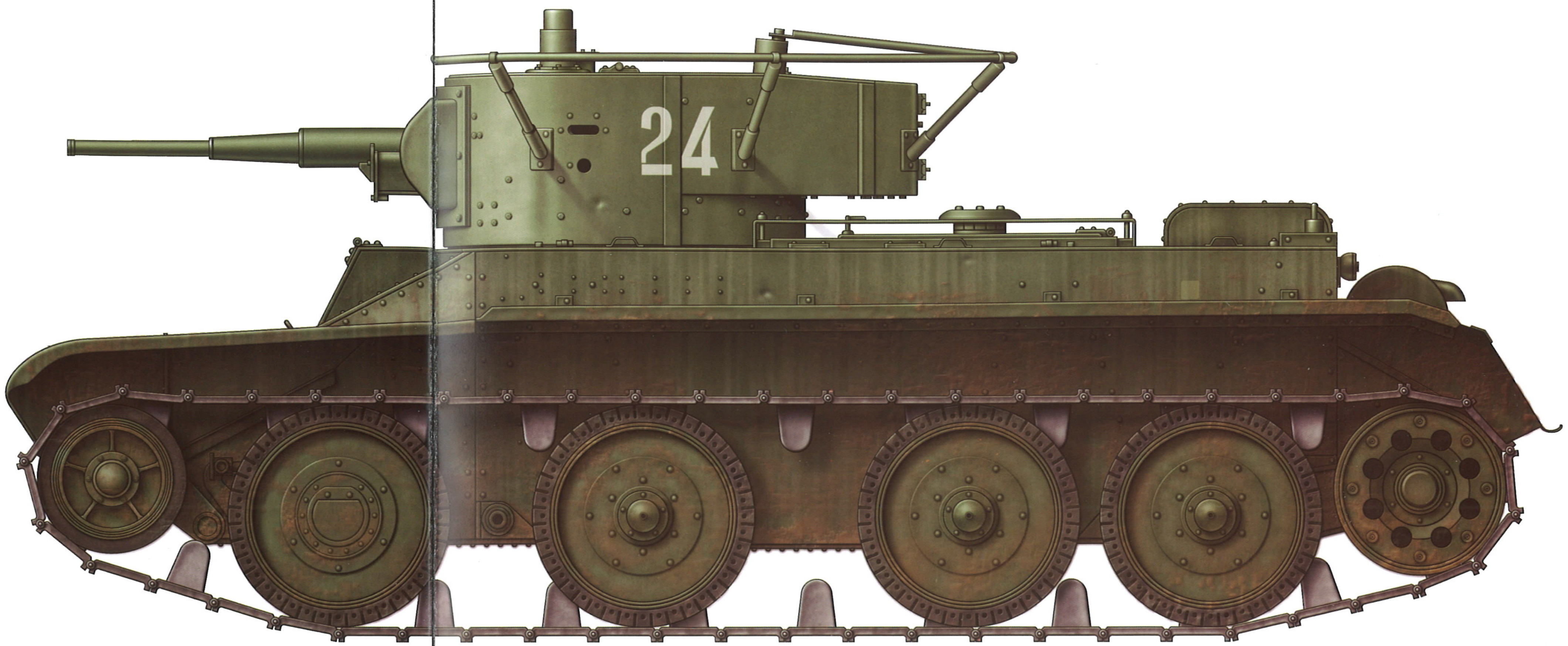
[5] La presencia de cuatro BA.6 nacionles en un frente en que hasta la fecha sólo habíamos detectado uno –tomado en la campaña de Málaga–, se debía sin duda a que el Ejército del Sur empezaba a recibir autoametralladoras-cañón de este tipo de los capturados en Santander en agosto.

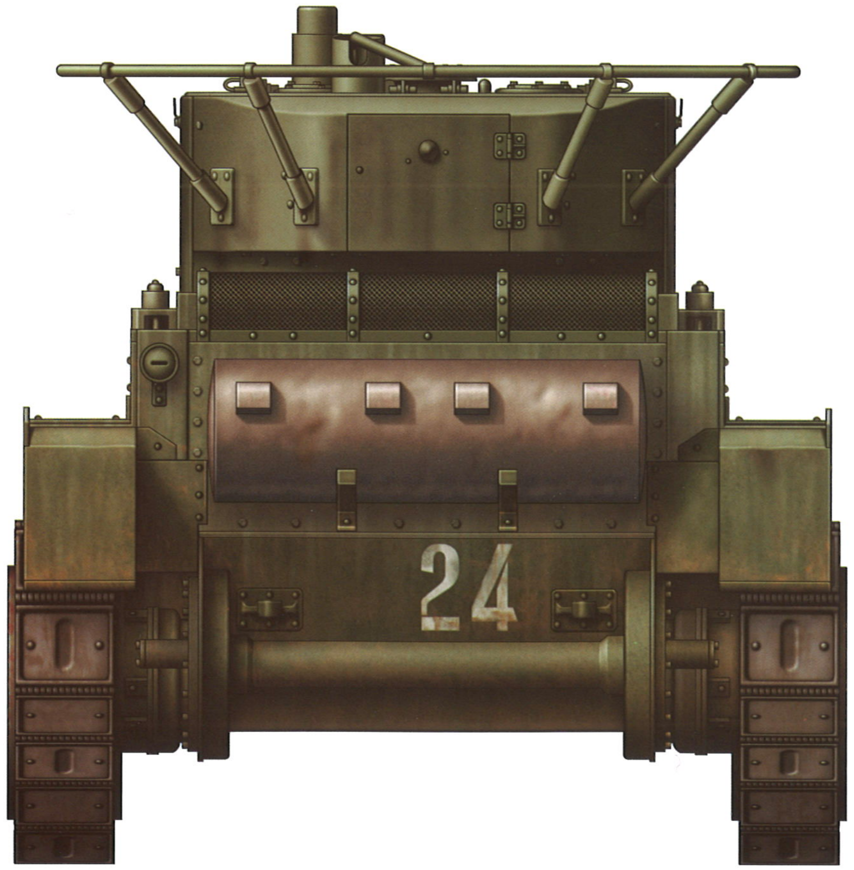
[6] En opinión de Arévalo Molina (*Op. cit.*, pág. 275) podría ser el mismo que se había enviado a Toledo en mayo para frenar la ampliación de las cabezas de puente nacionales al Sur del Tajo; es decir, el n.º 7.

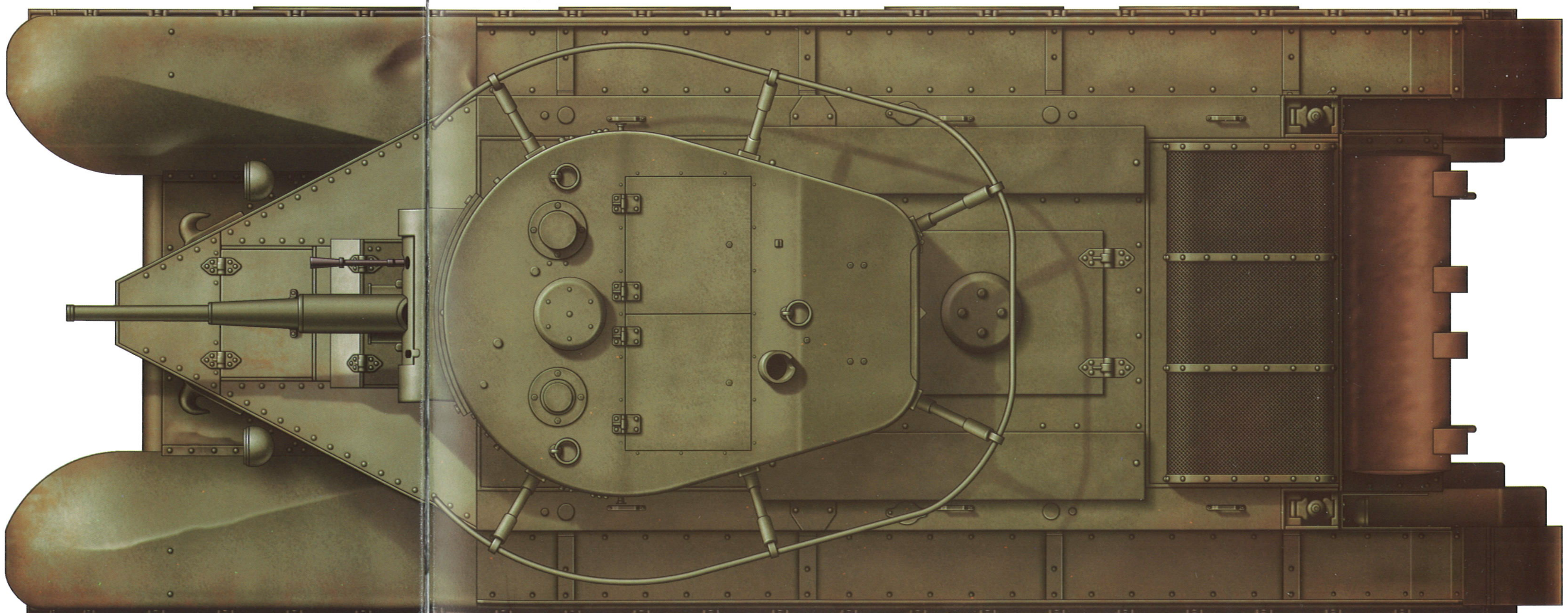
[7] José Luis de Mesa. «**Los otros Internacionales**», pág. 150.

[8] No en vano se conocería a esta zona como el "Cementerio del Ejército del Sur".


IV


24


24



Pese a las mermas que suponían las reiteradas pérdidas, los Ejércitos de Extremadura y Andalucía, republicanos, no emprendieron acción alguna durante el año 1938 sin contar con el apoyo de blindados y, en la medida de lo posible, de carros T.26.

ponibles a la consecución de objetivos predeterminados. Así, el 4 de febrero –tras rechazar un ataque republicano, realizado en la jornada anterior, con acompañamiento de carros T.26, de los que resultaron inutilizados tres de ellos, según el parte nacional–, se cortaba la carretera de Peraleda de Zaucejo a Campillo de Llerena mediante la acción de dos agrupaciones mixtas de infantería y caballería –una de ellas, la "B", mandada por el coronel Félix Monasterio– y de nuevo se repetiría esta combinación en el ataque y ocupación de las sierras de Argallén y los Pollos y el Puerto de Zalamea por tres columnas nacionales –"A", "B" y "C"–, mixtas igualmente de infantería y caballería, que se llevó a cabo entre los días 11 y 22 de febrero. En la columna "A" se integraban dos secciones de autoametralladoras-cañón y en la "B", una tercera sección de la misma especialidad. Según José Luis de Mesa[9], en la toma del Puerto de Zalamea intervino, al menos, la 2.ª Sección de la Compañía de Carros Orugas con los Renault números 21, 22 y 23, al mando del brigada Otto Volck, en la que se capturó un cañón antitcarro.

En el intervalo entre el inicio de los ataques a la Sierra de Argallén y su total ocupación, se vieron las fuerzas de Queipo de Llano en la situación de rechazar un fuerte contraataque montado el 16 de febrero con la intención de aliviar la presión nacional en el frente de Teruel, aprovechando la presencia de la 45.ª División Internacional, recién llegada al teatro de operaciones andaluz. Las fuerzas –propias y agregadas– a las órdenes de Hans Kahle contaron con un importante apoyo acorazado, consistente en cinco compañías de tanques y blindados; dos de ellas del Ejército del Sur y las otras tres –entre las que figuraba una compañía de carros BT.5– de la División de Ingenios Blindados[10], pese a lo cual no consiguieron tomar, con carácter permanente, ni una sola de las posiciones nacionales, y perdieron varios carros, de los que tres quedaron en poder de sus adversarios. José Luis de Mesa achaca la captura de los tres carros a la sección Renault de Otto Volck, lo que no dejaría de ser algo insólito. En cualquier caso, podemos admitir que la sección del brigada alemán se hiciera cargo de ellos, pues al poco tiempo comenzó a figurar en la Compañía de Carros Orugas, junto a los FT-17, una sección de T.26 organizada sin ningún género de dudas con los carros apresados en estos combates, primeros de este modelo que el Ejército del Sur tomaba en estado de servicio o de fácil reparación.

En dichos combates se aprecian dos peculiaridades. La primera de ellas el aumento progresivo de los medios blindados a disposición del general Queipo de Llano, siempre con materiales tomados al enemigo, pues no hay que olvidar que el Ejército republicano fue una de las mayores fuentes de suministros del nacional; no en vano la Fábrica de Artillería de Sevilla afirmaba en la "Memoria" editada por el establecimiento al final de la guerra haber reparado y entregado en el año 1937 cinco "*tanques Renault*" y 24 "*carros blindados rusos*". La segunda de dichas peculiaridades es el cambio que se advierte en la forma de empleo de tales medios, motivado tal vez por la mayor disponibilidad y la presencia de los primeros orugas, al dejar de estar afectos a la Brigada de Caballería –que se disolvía el 13 de febrero de 1938–, quedando reunidos en una Agrupación (capitán Miguel Cabanellas Torres) a disposición del Mando, que la emplearía allí donde fuera necesaria, combinada con la Infantería y la Caballería en Agrupaciones mixtas.

El 26 de marzo, el Ejército de Extremadura (coronel Ricardo Burillo) lanzaba un fuerte ataque en dirección a Granja de Torrehermosa y Azuaga, con el propósito de atraer la atención nacional, centrada en esos momentos en su ofensiva hacia el Mediterráneo. La maniobra quedaría a cargo de media docena de brigadas de los Cuerpos de Ejército VII y VIII, que contarían con el apoyo de una compañía de tanques, otra de blindados y dos trenes blindados[11]. La acción, que constituyó un rotundo fracaso, se prolongaría hasta el día 30. En la noche del 29 habían sufrido ataques –que rechazaron una vez más– las posiciones de la Sierra del Ducado y Collado con apoyo de blindados, apuntándose el "parte" nacional la inutilización de un T.26.

Igual fracaso cosecharía el ataque efectuado el 1 y 2 de junio por dos agrupaciones del VII C.E. en el frente de Extremadura. La acción principal, contra las posiciones nacionales de Rena y Villar de Rena, en dirección a Miajadas (Cáceres), correría a cargo de las Brigadas 215 y 216, que contaban con el apoyo de una compañía de carros; la secundaria, contra Madrigalejo, quedaba confiada a un grupo de batallones y escuadrones con el acompañamiento de una compañía de blindados. Ninguna de las dos agrupaciones obtuvo el menor éxito, dejando a cambio en poder de los nacionales "*un tanque ruso en perfecto estado*"[12].

Autoametralladoras 3HC de una Brigada de Blindados de la División de Ingenios Blindados, servidos por tripulantes austriacos de las Brigadas Internacionales, al mando de Sepp Mittermaier.

Oficiales italianos, alistados en la Legión española, se fotografían ante un carro T.26 capturado.

Entretanto, el Ejército nacional estaba planeando la reducción de la bolsa de la Serena: un saliente del frente republicano entre Peñarroya y Madrigalejo que se proyectaba estrangular mediante un doble ataque de los Ejércitos del Centro y del Sur. No obstante, la base de partida de este último Ejército desde la tan disputada zona de Peñarroya-Granja de Torrehermosa se enfrentaba a dos líneas de sierras, Lengua-Coscojo-el Cabrón-la Morala-Noria-Perú, la primera de ellas, y los Pollos-Traviesa-Calabar-el Quejigo-Torozo-Mesegara-Trapera-Patuda-el Médico, la segunda, que hemos visto como se habían disputado con suerte alterna los meses precedentes y que ahora era deseable ocupar para poder iniciar la ofensiva desde una posición más favorable que permitiera desarrollarla con gran velocidad, clave del éxito de la misma. En consecuencia, el Ejército del Sur iniciaría en el mes de junio una serie de operaciones previas al ataque combinado, tendentes a conquistar las alturas mencionadas.

La maniobra quedó a cargo de dos columnas, integradas cada una de ellas por una división reforzada. Constituía la base de la columna de la izquierda la División 102, a la que se sumaría una serie de unidades entre las que figuraba un escuadrón de autoametralladoras-cañón de Caballería. La División

---

[9] *Op. cit.*, pág. 150.

[10] Ramón Salas Larrazábal, «**Historia del Ejército Popular de la República**», pág. 2057. Andreu Castells, «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**», págs. 304 y 494.

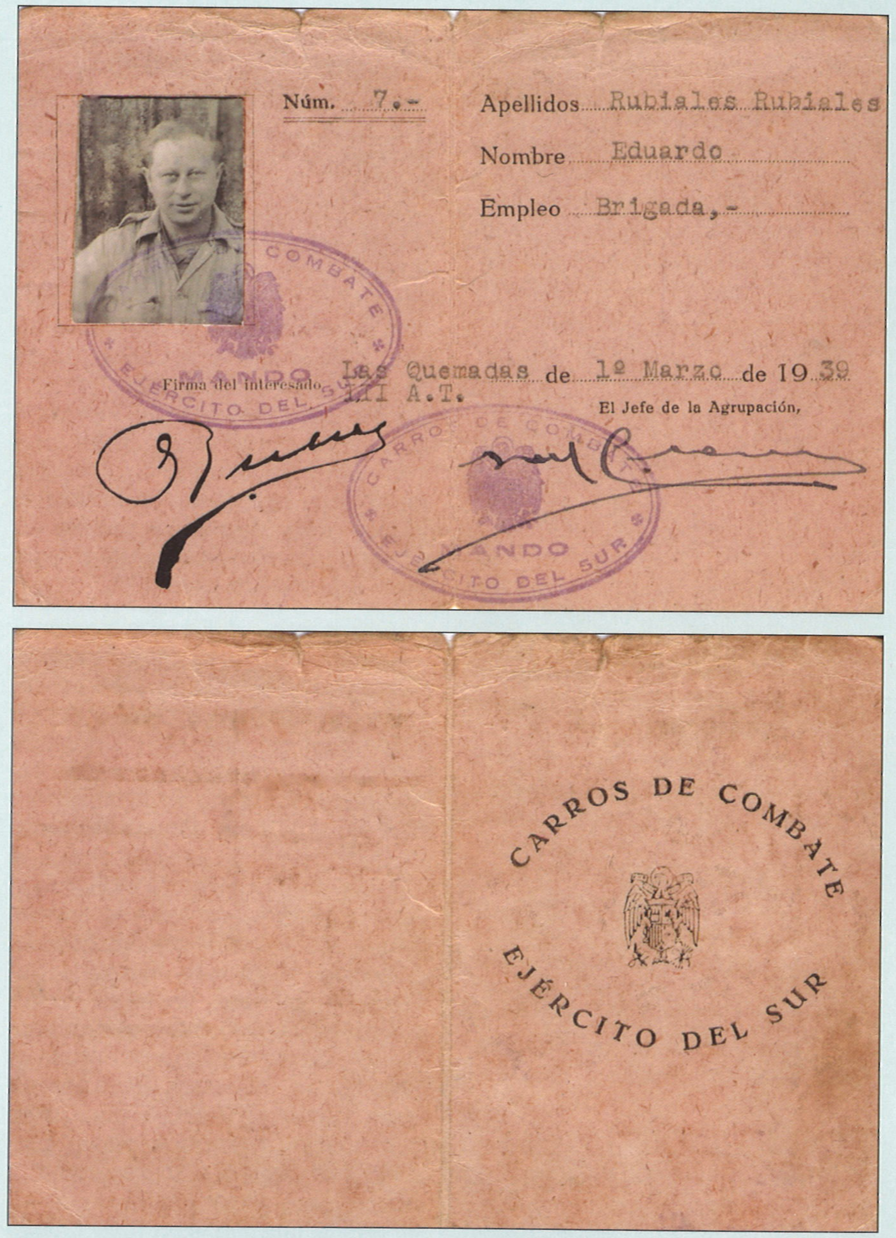
[11] Ramón Salas Larrazábal, *op. cit.*, pág. 2058. Efectivamente, Burillo disponía de, al menos, cuatro trenes blindados, los n.º 7 y n.º 8, con tractores diésel, de los que ya se ha hablado; otro sin número –con la locomotora 1552 de MZA– y el n.º 13, un curioso tren alistado en Cataluña en octubre de 1936 en que fue enviado a Madrid, aunque no se detuvo en la capital de España, sino que continuó a Extremadura donde fue conocido en principio como "*n.º 1bis de Valsequillo*", actuando de forma independiente, sin encuadrarse en la Brigada de Trenes Blindados, hasta enero de 1938 en que ésta se hizo cargo de él, no sin la oposición de su dotación, que hubo de ser relevada en parte. En cualquier caso, ninguno de estos trenes podía operar sobre La Granja de Torrehermosa y Azuaga si previamente no se ocupaba Peñarroya y, con ella, el empalme del kilómetro 56,4. Los trenes diésel n.º 8 y n.º 7 fueron enviados en abril a Levante y Cataluña, de donde ya no regresarían al teatro de operaciones del Sur.

[12] «**Aire, Tierra y Mar. II Año Triunfal**», pág. 407.

Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur

Siempre han sido muy escasas las fotografías conocidas de los vehículos de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur y los Escuadrones de Autoametralladoras-cañón de esa misma gran unidad que la precedieron. Para nuestra fortuna, don Eduardo Rubiales Rascón ha tenido la gentileza de ceder para esta publicación el álbum fotográfico de su abuelo, don Eduardo Rubiales Rubiales, que hizo la guerra en la citada Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur, ya desde la formación de los primeros Escuadrones de Autoametralladoras. Por su extraordinario interés, reproducimos la totalidad de las fotografías del citado álbum en que aparecen vehículos blindados, repartidas entre el presente y el próximo capítulo de esta obra.

Don Eduardo Rubiales Rubiales se incorporó a las fuerzas de la Comandancia Militar de Jerez de la Frontera el 19 de julio de 1936, como Sargento de Complemento de Caballería, grado que había alcanzado en junio de 1928, durante su servicio militar. El 1 de septiembre pasó a la 1.ª Compañía de Voluntarios de Jerez con la que participó en las operaciones que culminaron con la toma de Valverde de Llerena (23 de septiembre), Azuaga (24 de septiembre), Granja de Torrehermosa (26 de septiembre), Fuente Obejuna (1 de octubre),



Núm. 7.-

Apellidos Rubiales Rubiales

Nombre Eduardo

Empleo Brigada,-

Firma del interesado

Las Quemadas de 1º Marzo de 1939

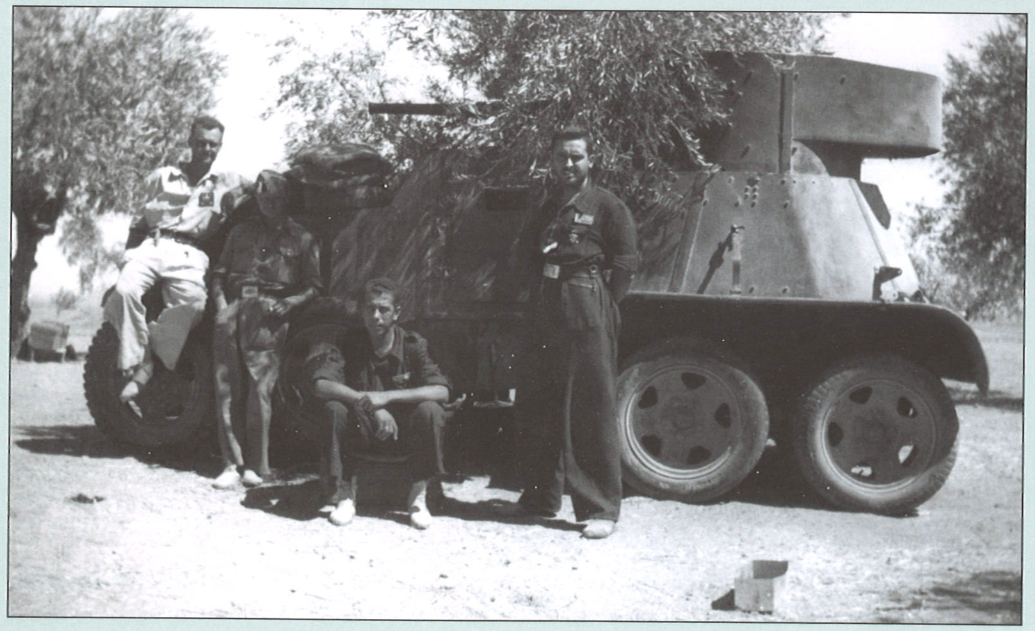
III A.T.

El Jefe de la Agrupación,

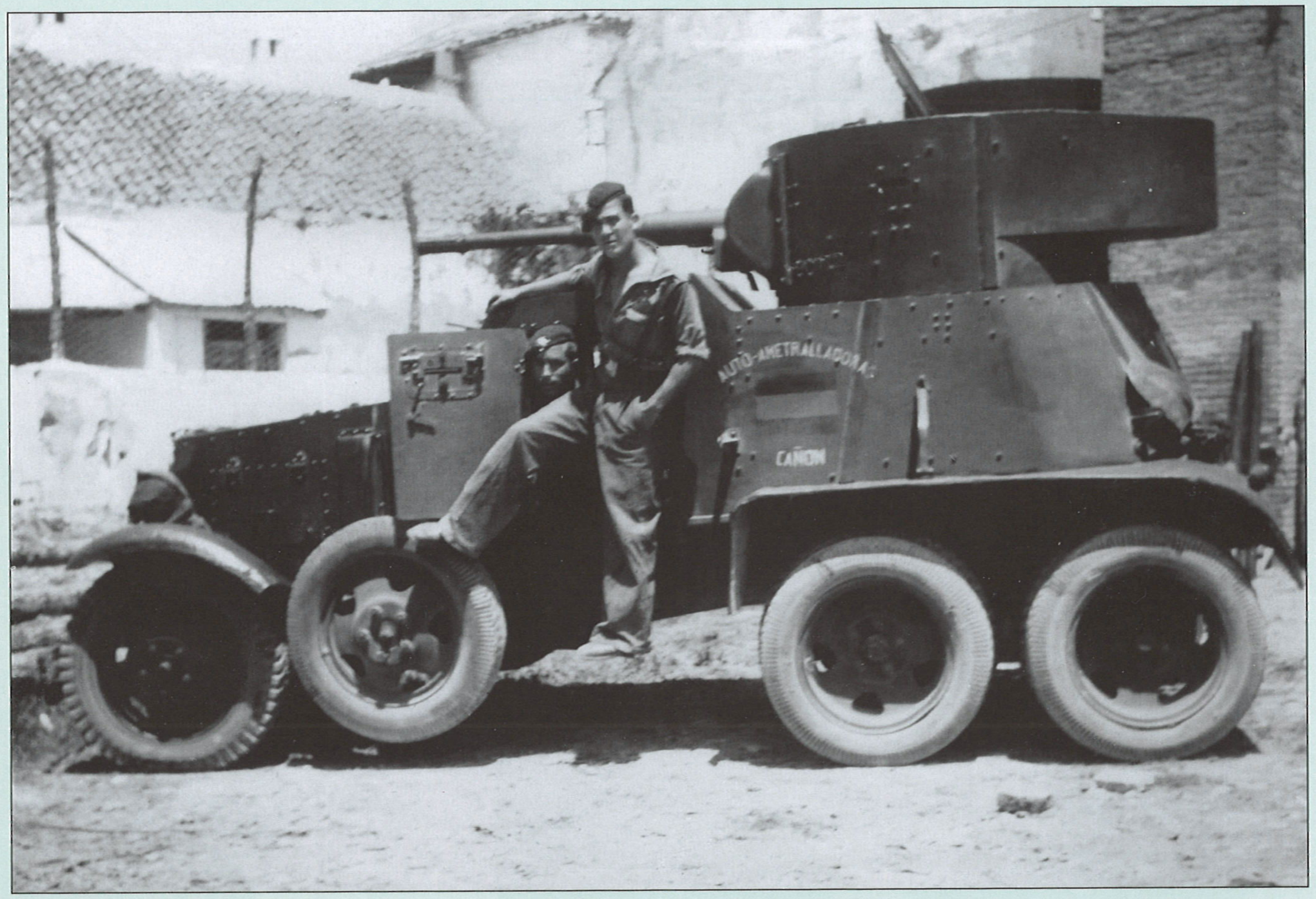
CARROS DE COMBATE

EJÉRCITO DEL SUR

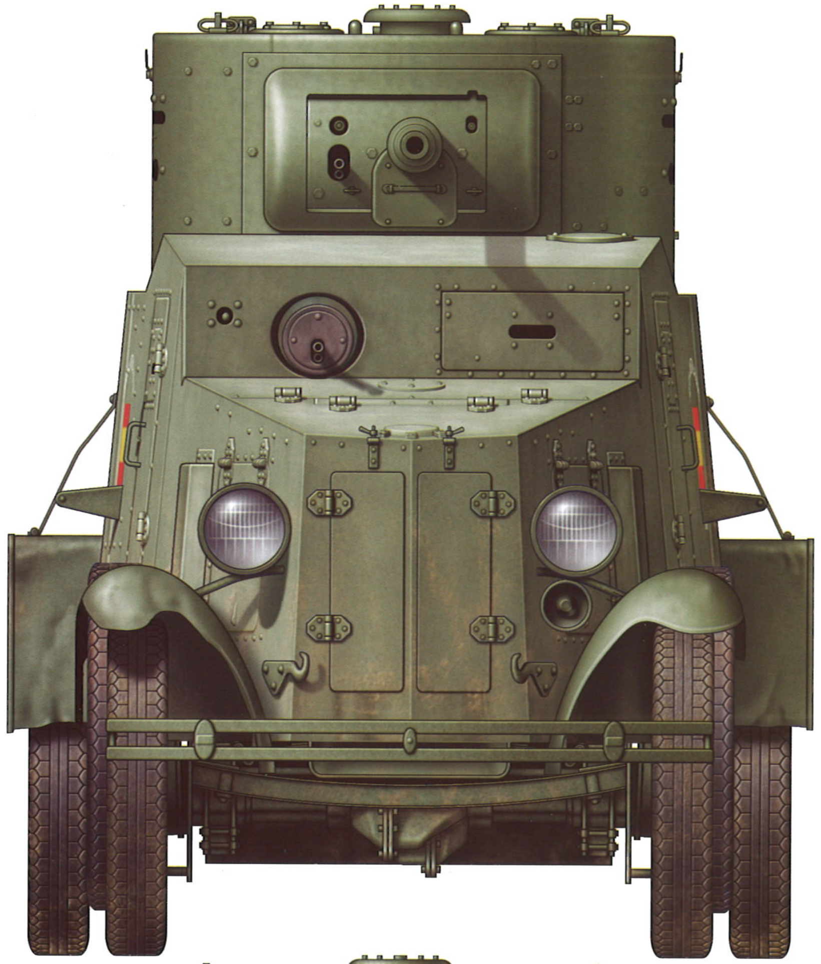
Carné militar de don Eduardo Rubiales Rubiales.

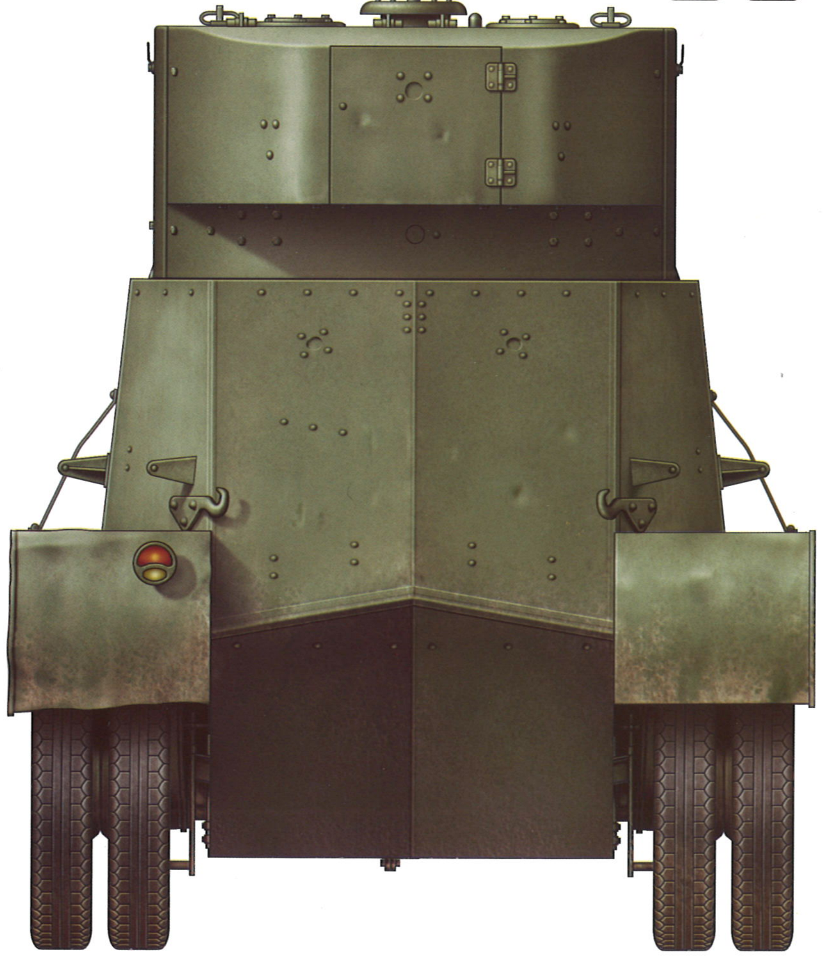


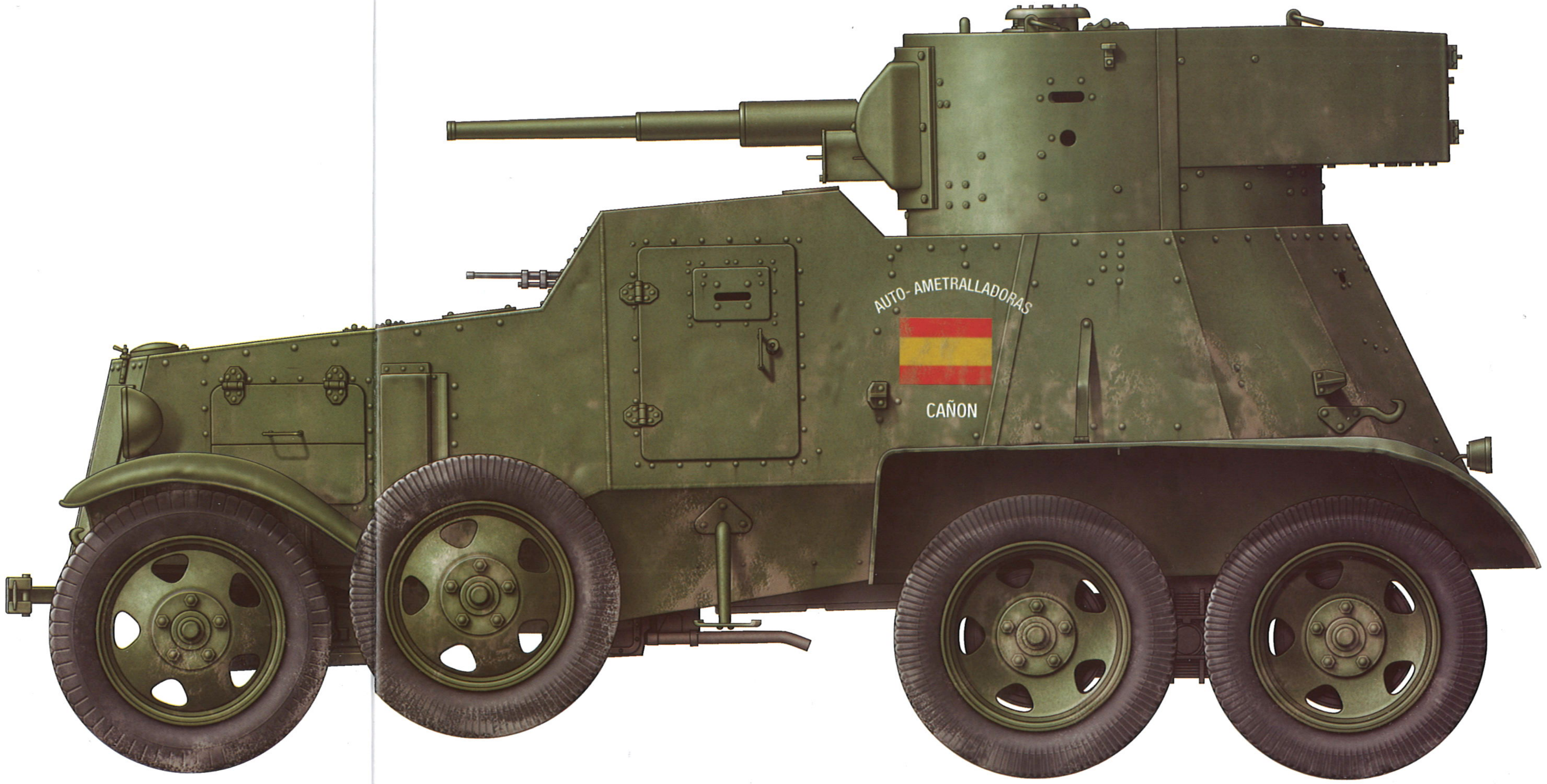
Izquierda y página siguiente arriba: Blindados BA.6 perteneciente a los Escuadrones de Autoametralladoras-cañón del Ejército del Sur. Obsérvese que los miembros de los mismos habían adoptado –en boina, camisa y hebilla de cinturón– el emblema de la calavera con las tibias cruzadas, al igual que las compañías de carros de combate del Ejército del Norte, si bien de un tamaño notablemente mayor. En la foto de la izquierda, vemos al entonces sargento Rubiales –segundo por la izquierda–.

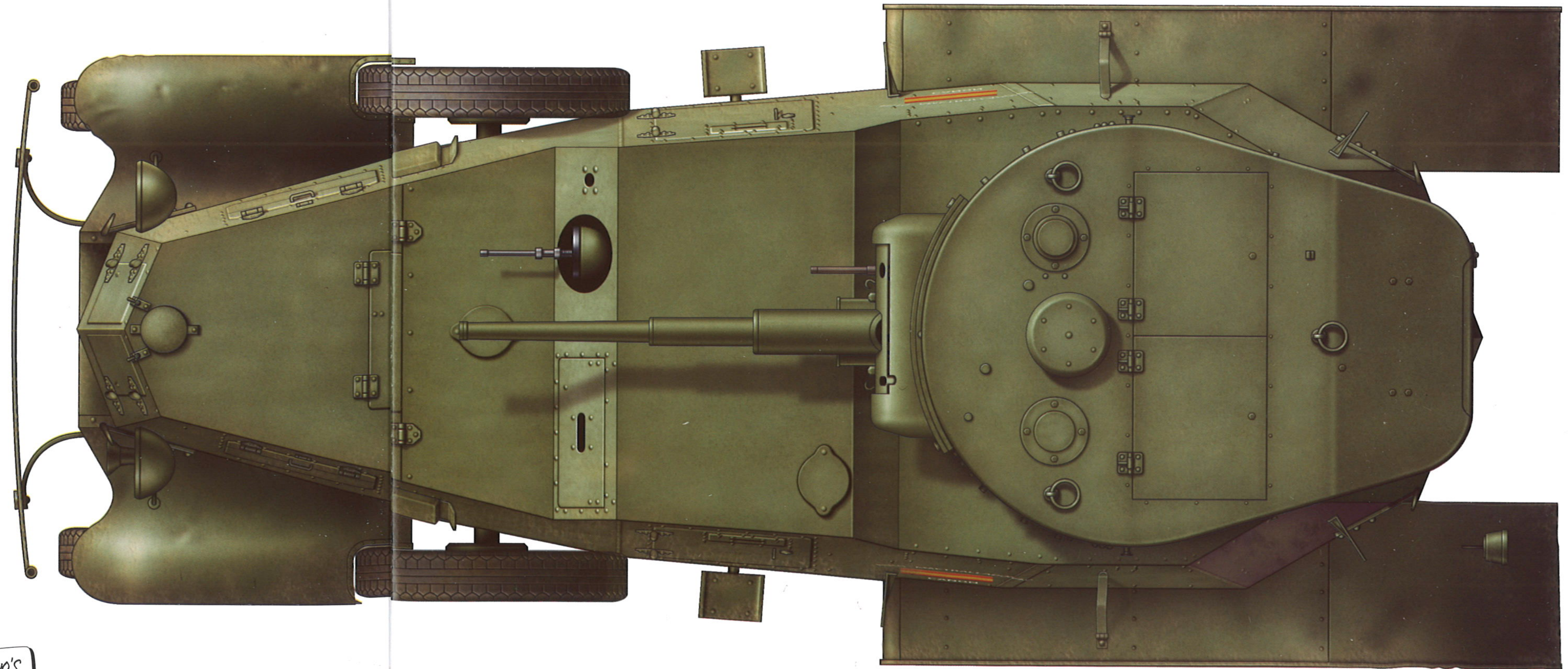


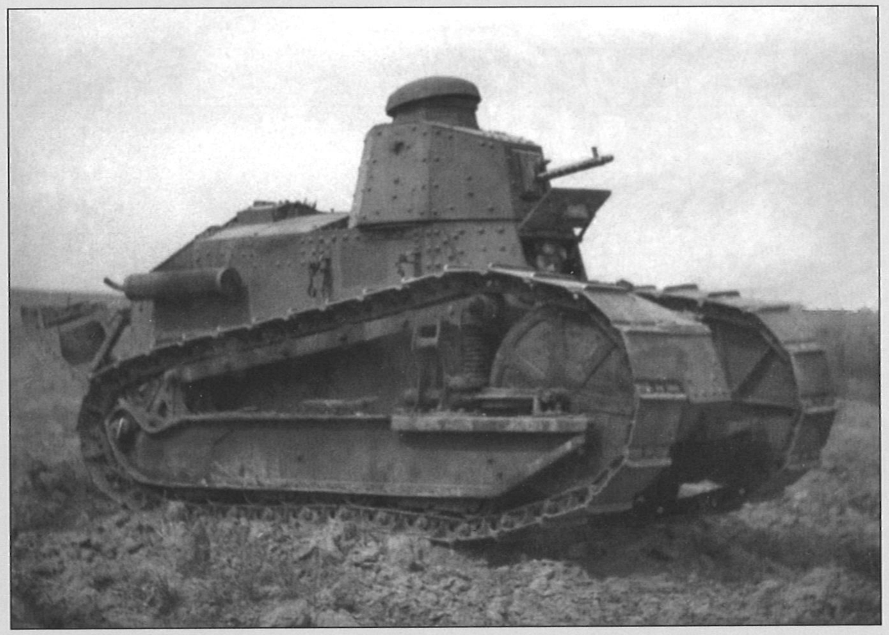
La imagen nos muestra un blindado Hispano Suiza MC.36. en las calles de una población andaluza no identificada. Dicho blindado, capturado a los republicanos durante el avance sobre Madrid, se integraría en los Escuadrones de Autoametralladoras-cañón del Ejército del Sur, tras serle adaptada la torre de un carro T.26, con cañón de 45 mm., asimismo capturada.






AUTO-AMETRALLADORAS
CAÑON





Carro Renault FT.17 –armado con una ametralladora soviética Maxim Tokarev– perteneciente a la Compañía de Carros Oruga que el Ejército del Sur había comenzado a organizar en diciembre de 1937 con carros de este tipo capturados en el teatro de operaciones del Norte.

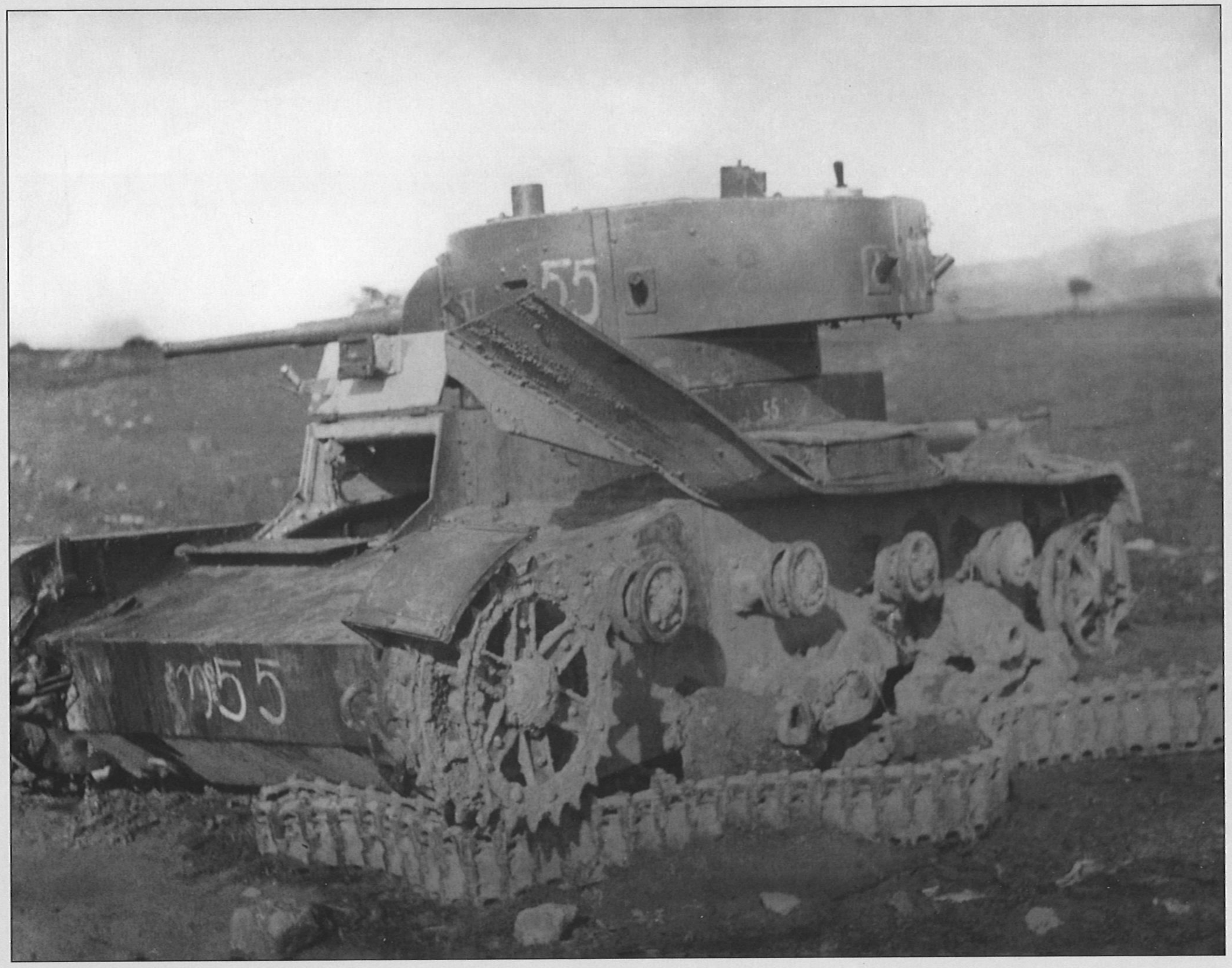
Peñarroya y Pueblo Nuevo (13 de octubre).

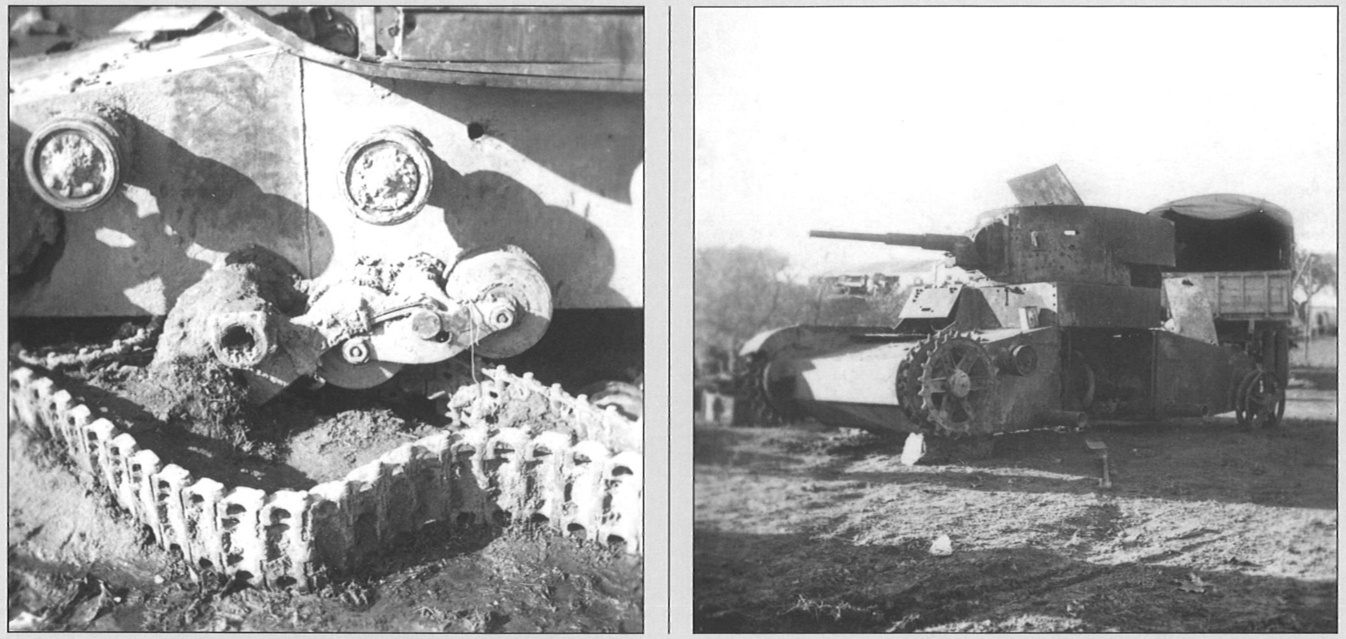
El 4 de noviembre fue destinado al Regimiento de Caballería «Taxdirt» n.º 7, comenzando al poco tiempo a prestar servicio en los escasos vehículos blindados que constituirían el germen de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur en la que combatiría hasta el final de la contienda, que terminó con el grado de Brigada de Complemento, concedido, por méritos de guerra, por Orden Ministerial de 18 de septiembre de 1939 (B.O. nº 266), con antigüedad de 1 de abril de 1939.

El 12 de enero de 1940 pasó al Regimiento Mixto de Caballería n.º 12, de Sevilla, en el que permanecería tan sólo hasta el día 30 de ese mismo mes, en que fue licenciado.

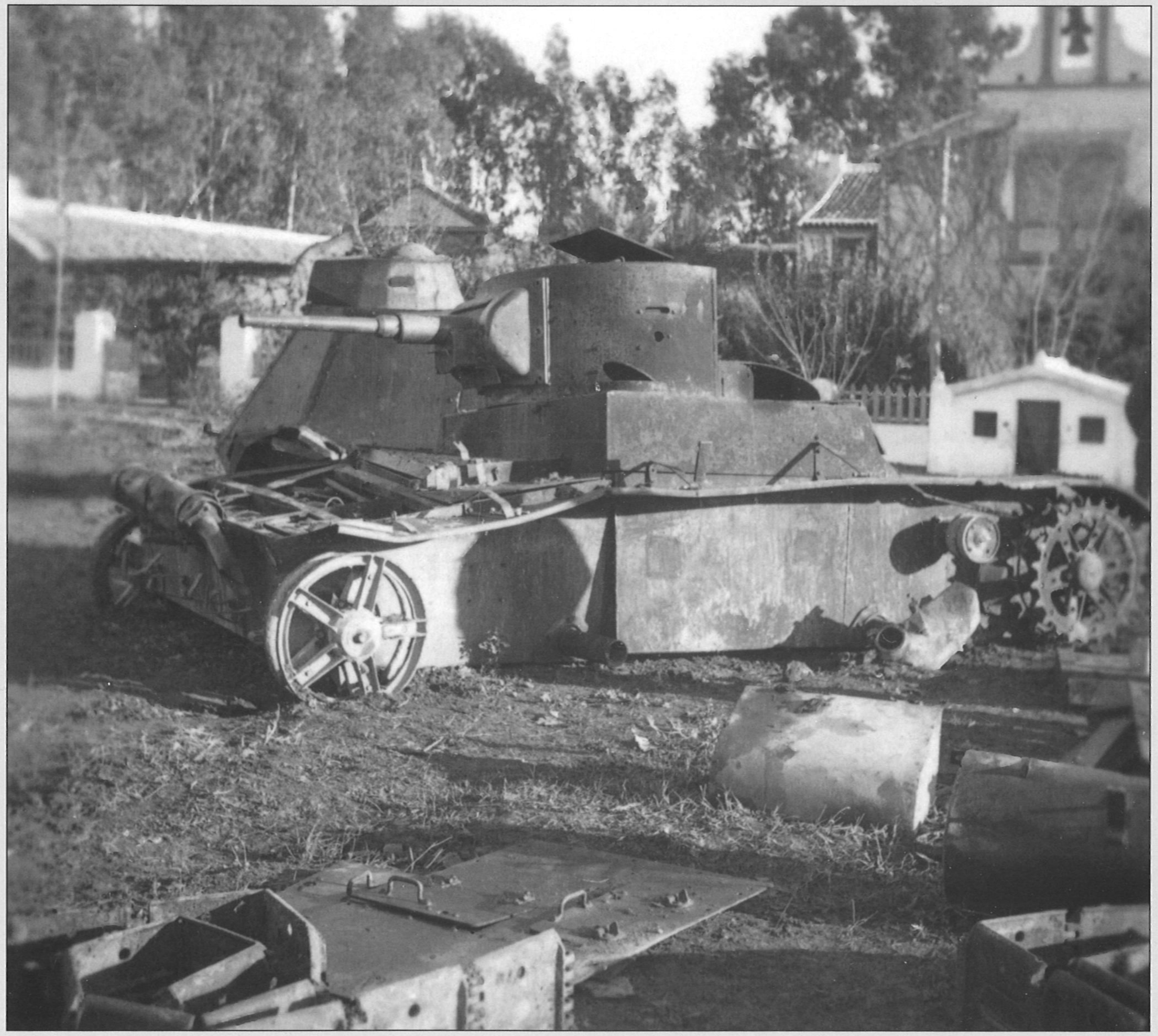
Estaba en posesión de la Cruz de Guerra, dos Cruces Rojas del Mérito Militar y Medalla de la Campaña.

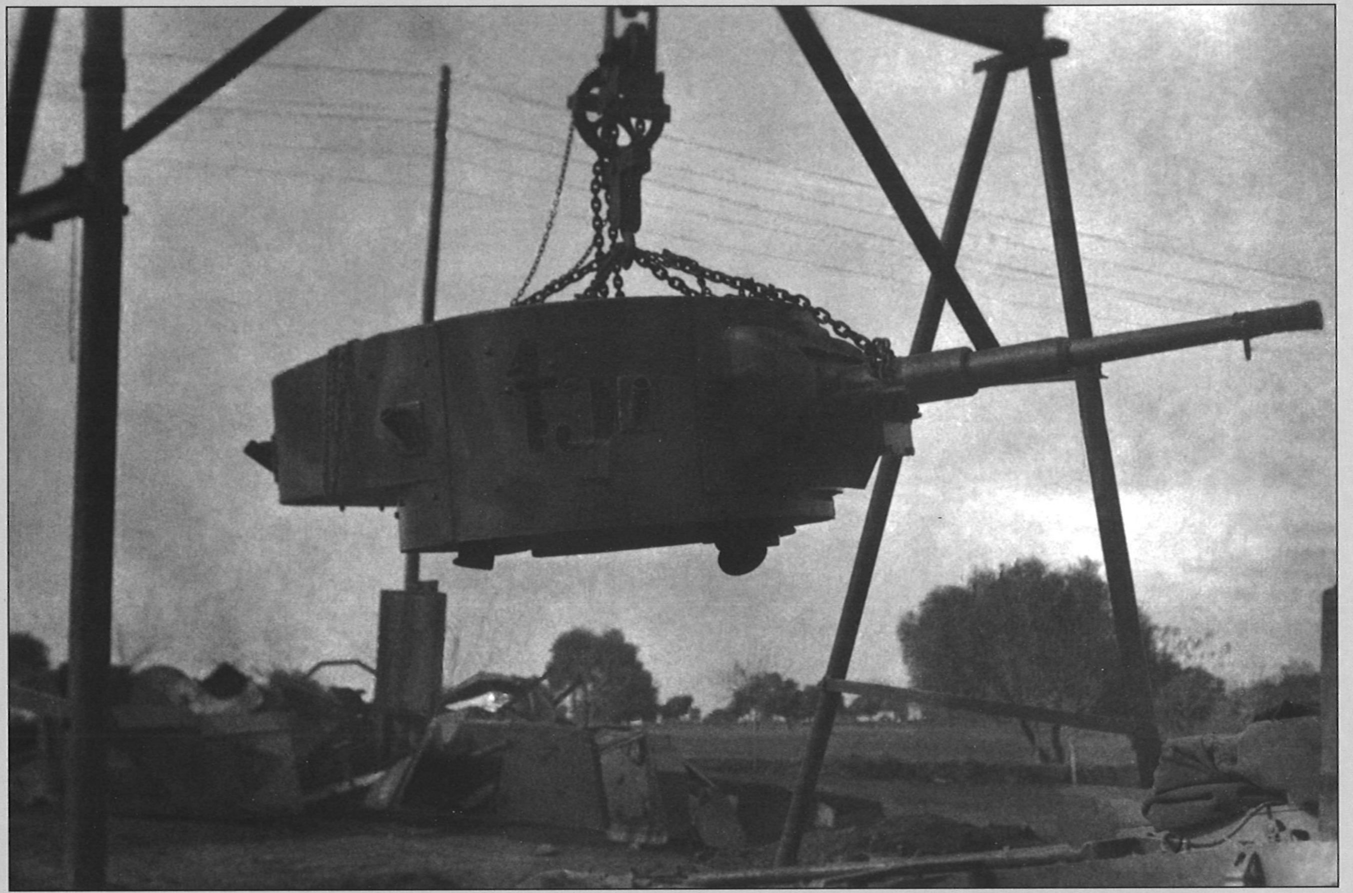
A finales de febrero de 1938, el Ejército del Sur organizaría, dentro de su Compañía de Carros Oruga, una sección de T.26 con los primeros vehículos de este tipo, en estado reparable, tomados en su zona de operaciones a los republicanos.





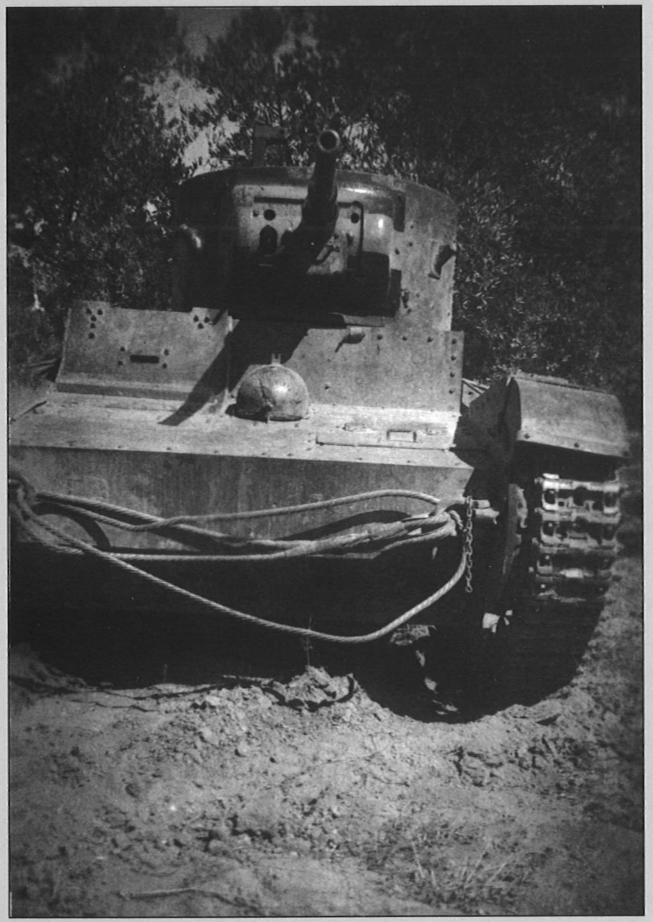
El Ejército del Sur, nacional, comenzaría a reunir los restos de los T.26 tomados a los republicanos para proceder a su "canibalización" con vistas a poner en servicio los capturados en mejor estado.

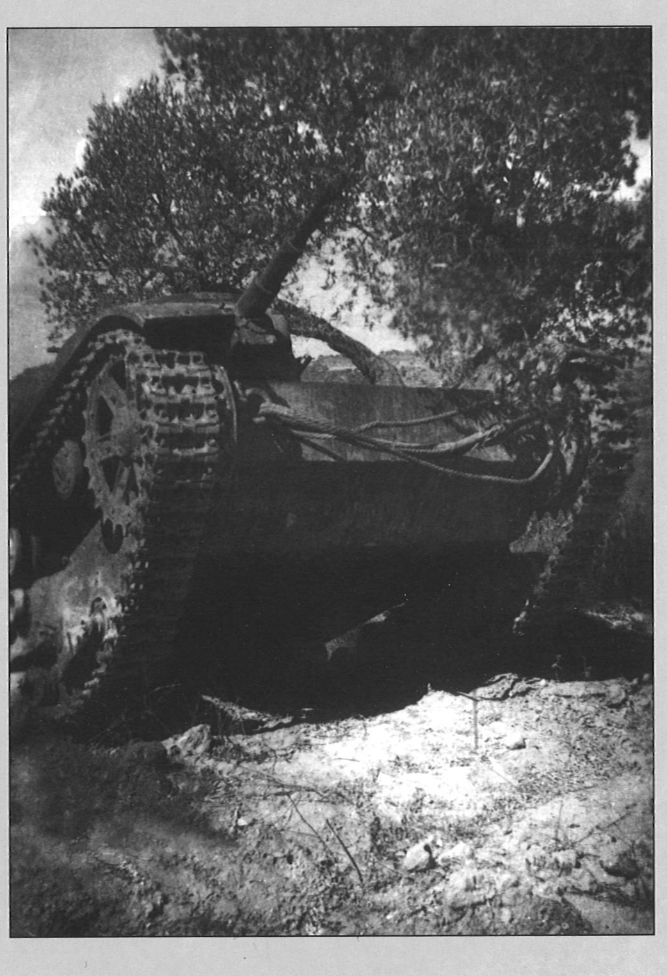




Trabajos de desguace de los T.26 de presa bélica para el aprovechamiento de los elementos recuperables.

Fotos inferiores y de las páginas siguientes: Pruebas en el campo de los primeros T.26 en servicio con la Compañía de Orugas del Ejército del Sur.





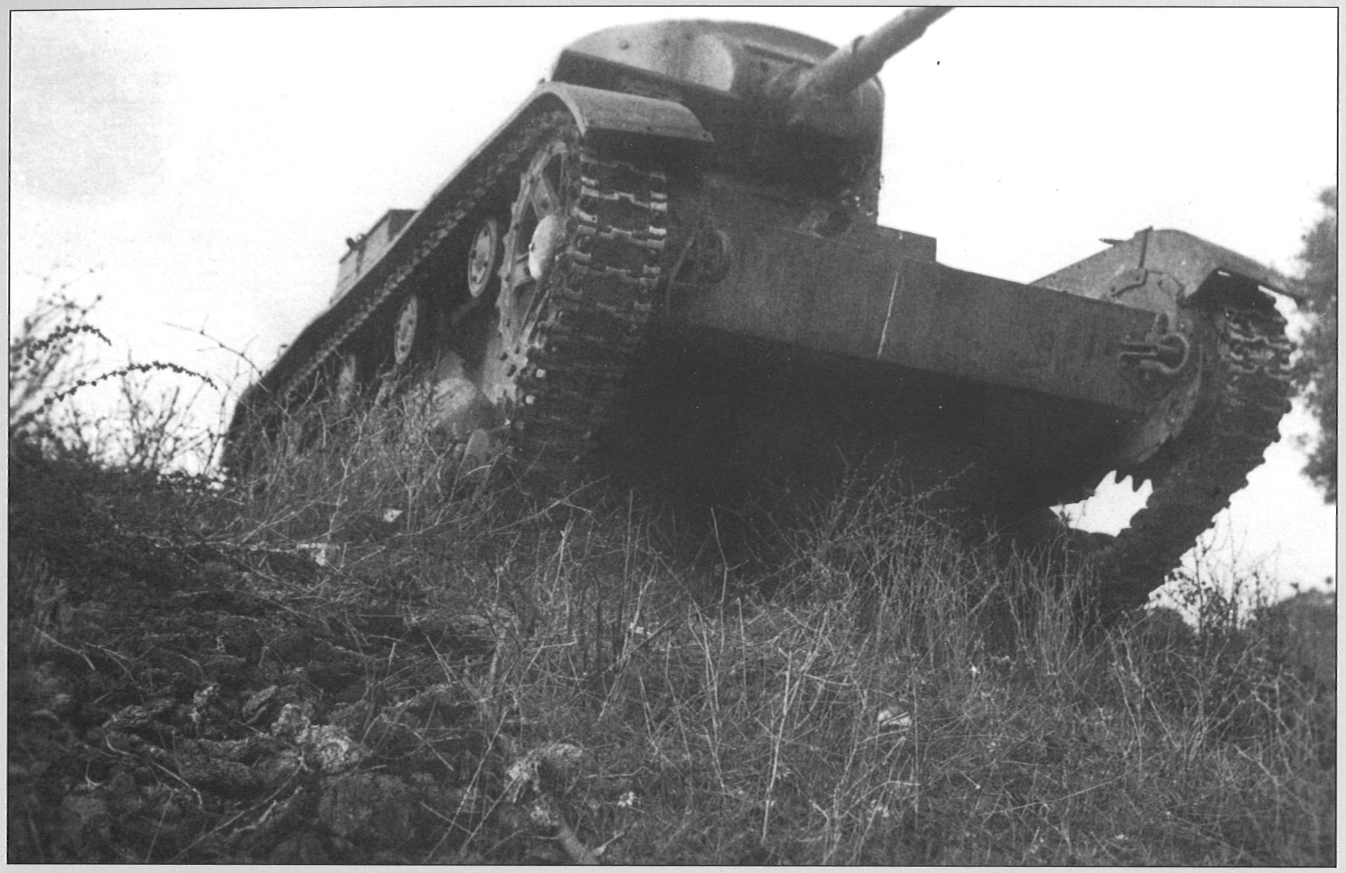
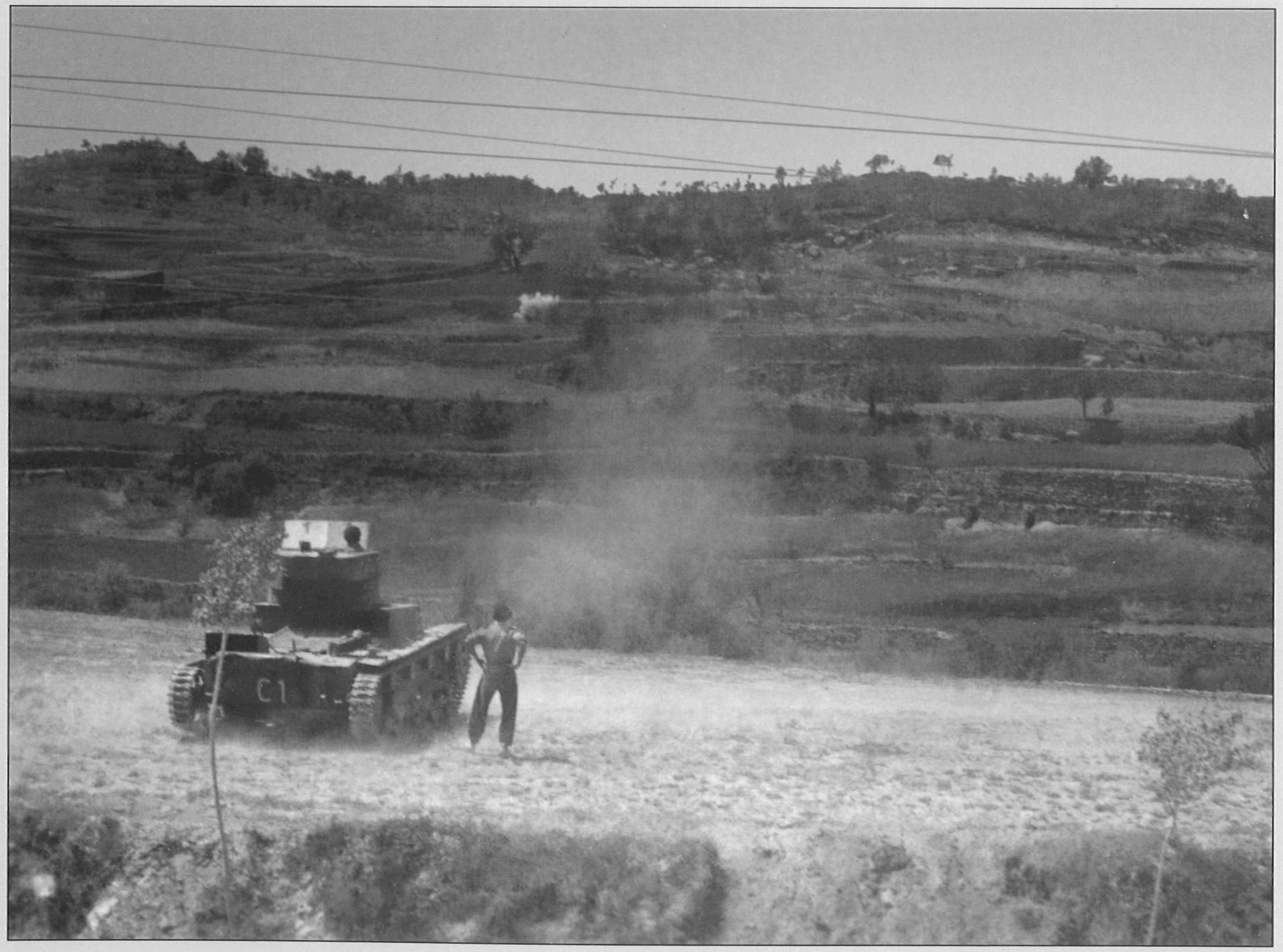
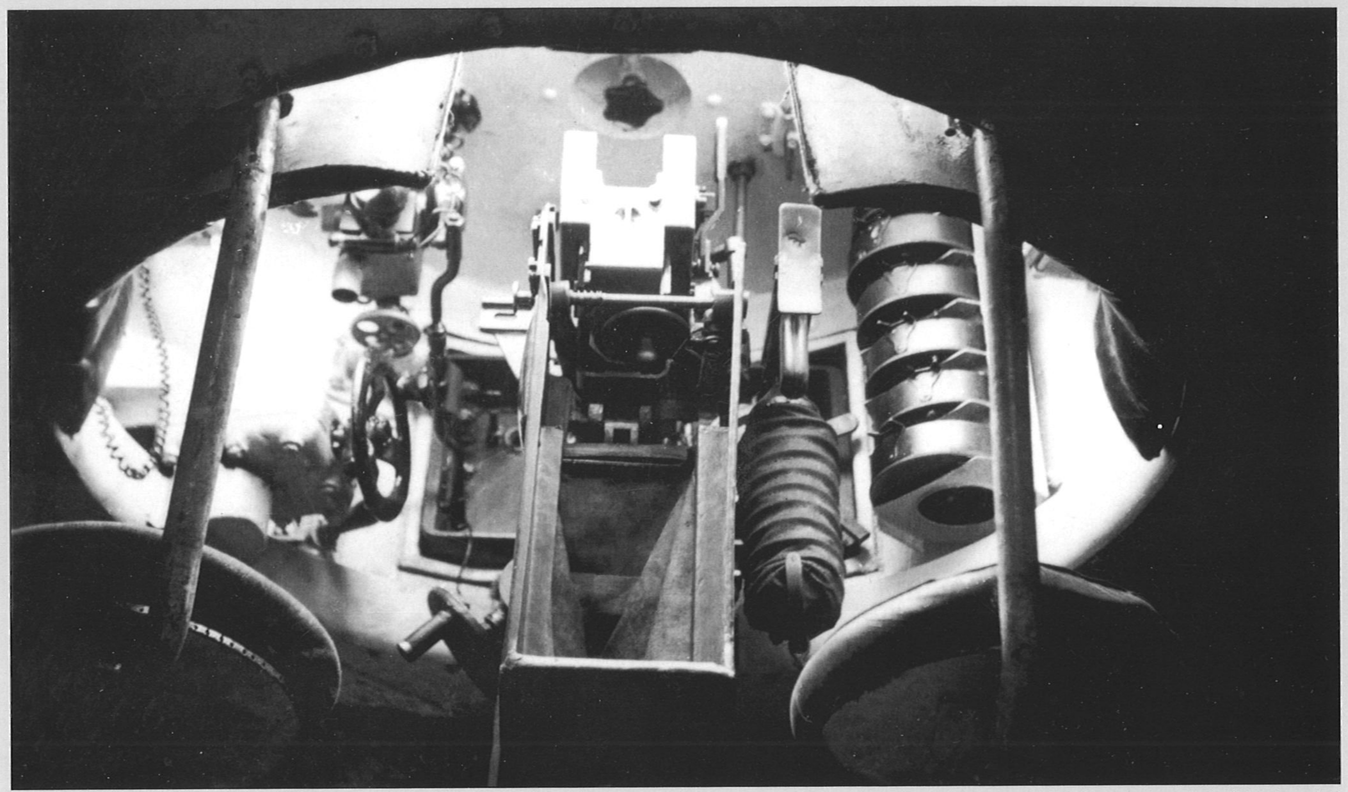


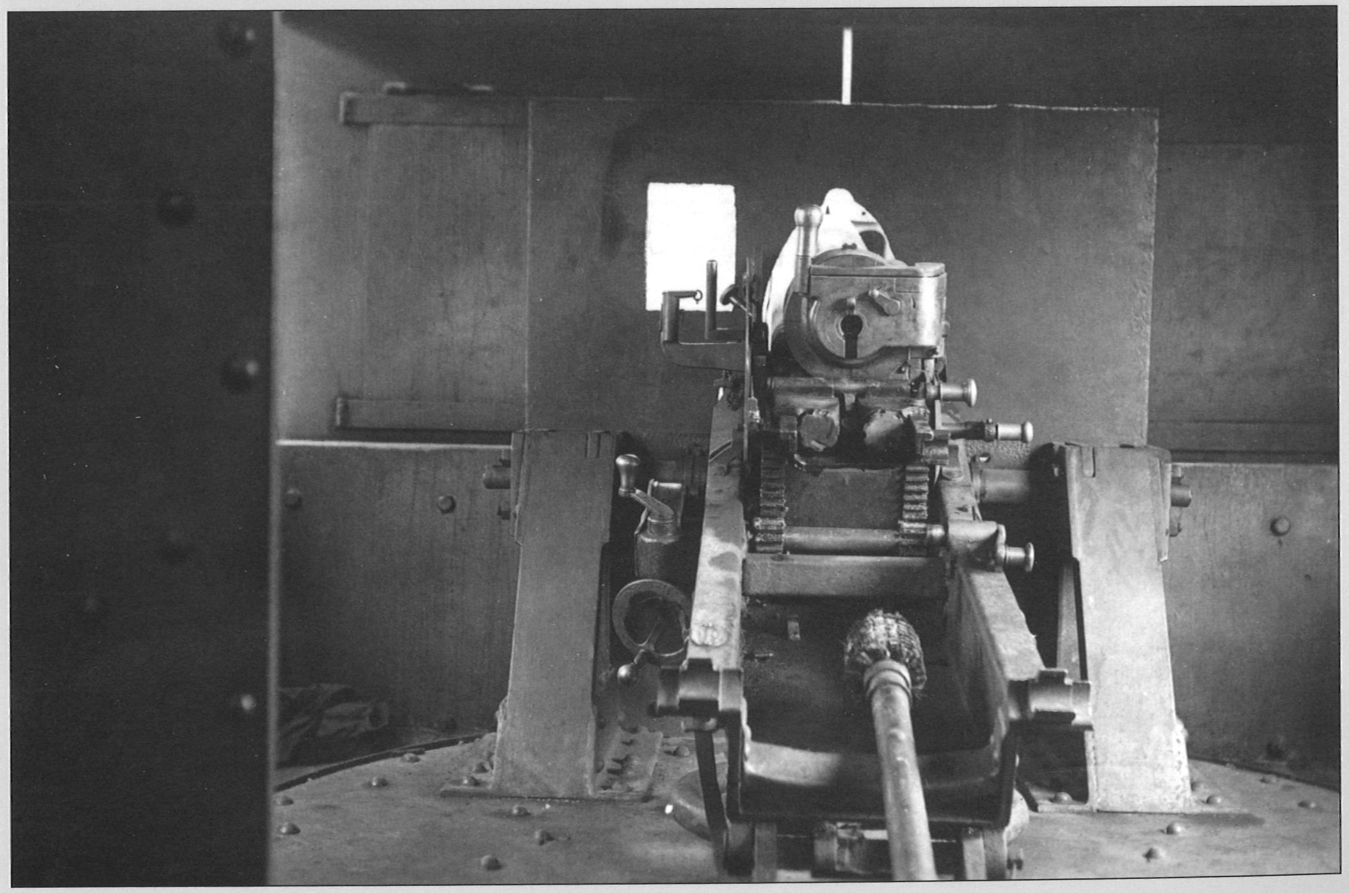
Foto muy interesante que nos muestra las pruebas de fuego de un T.26 de la Compañía de Orugas del Ejército del Sur, ya con el numeral –provisional– pintado.





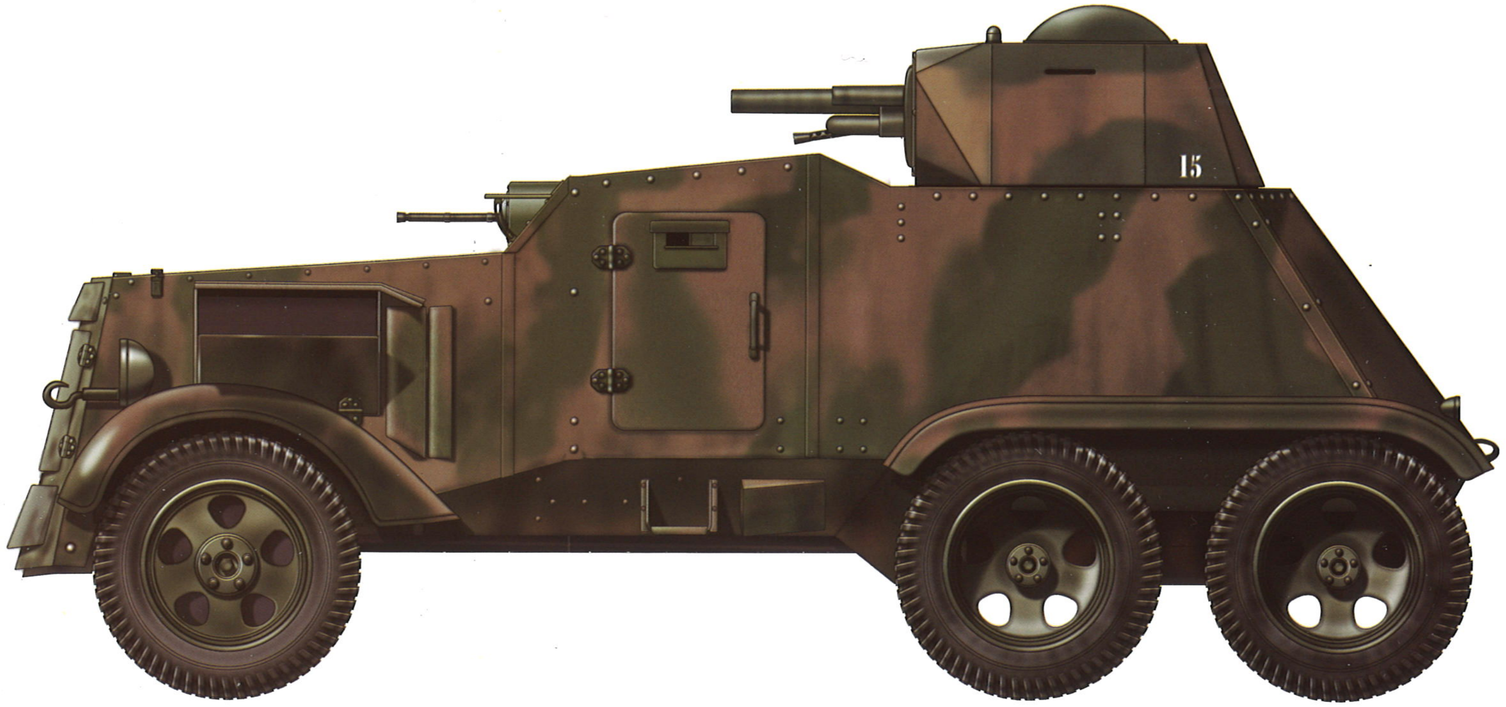
Interior de la torre de un T.26 –o de un BA.6, ya que eran iguales– de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur. Destacan la culata del cañón, los mecanismos de puntería de éste, la ametralladora Detyarev DT, con su bolsa de recogida de vainas y los tambores de alimentación (a la derecha), así como los asientos del jefe del carro y el cargador de la pieza (en primer término).

Magnífica fotografía del cañón Schneider de 7 cm. montado en la torre artillera del tren blindado n.º 8. La instantánea está tomada por Eduardo Rubiales, con toda probabilidad en Valencia, tras el final de la guerra, cuando éste acudió, con la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur, para tomar parte en el Desfile de la Victoria que tuvo lugar en la capital del Turia el 5 de mayo de 1939.



112 sería el núcleo de la columna de la derecha, que dispondría del apoyo de una compañía de carros y un escuadrón de autoametralladoras-cañón de Caballería. Se empeñaba así la práctica totalidad de los medios blindados del Ejército del Sur que, como se ve, habían aumentado notablemente con las últimas capturas, pues no ha de olvidarse que dichas unidades estaban constituidas íntegramente con medios tomados al enemigo. La operación dio comienzo el 14 de junio y se desarrolló con el mejor de los resultados, dándose por finalizada el 19 con la ocupación de todas las alturas mencionadas, además de los pueblos de Peraleda de Zaucejo, Los Blázquez, Valsequillo y La Granjuela. Como es lógico, el Ejército de Extremadura (coronel Ricardo Burillo) envió al sector las reservas disponibles con el propósito de frenar la ofensiva nacional; sin embargo, los carros llegaron al frente con un retraso considerable; de hecho no se detecta su presencia hasta el día 18, con el avance nacional prácticamente culminado, en que éstos dan cuenta de haber destruido "un tanque ruso".

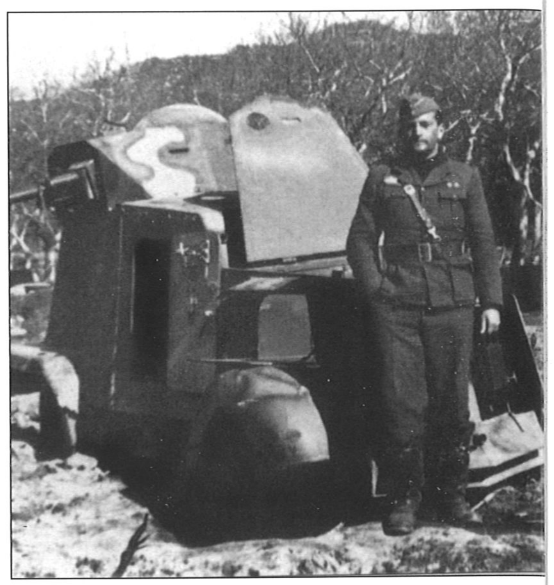
En 1938, los autoametralladoras 3HC –o Tipo ZIS–, construidos en la Fábrica N.º 22 (antiguos Astilleros de la Unión Naval de Levante) eran los vehículos blindados más numerosos de la 2.ª División de Ingenios Blindados.



Autoametralladora-cañón B.C. armado con un cañón de 37 mm. M.27, Hotchkiss y dos ametralladoras Degtyarev DP, de la variante para vehículo blindado. Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Con los refuerzos reunidos –entre los que se incluía la 10 División (mayor Víctor de Frutos), enviada por Miaja– decidió el coronel Burillo montar un contraataque contra la zona Puerto de Castuera-Peraleda de Zaucejo, para lo cual estructuró sus fuerzas en tres agrupaciones, cada una de las cuales contaría con una división reforzada: la citada 10 División en la Agrupación de la derecha, la 37 División en la del centro y la 38 en la de la izquierda. Los combates se prolongaron desde el 24 de junio hasta el 1 de julio, sin alcanzar ninguno de los objetivos previstos. Conocemos por el testimonio del jefe de la 10 División, mayor Víctor de Frutos, la actuación de los carros asignados a su agrupación. Relata éste como sus fuerzas, para alcanzar las posiciones nacionales, debían cruzar una llanada descubierta de, aproximadamente, un kilómetro de longitud, con el apoyo de los carros, mientras la artillería propia anulaba la reacción del adversario. Las cosas no sucedieron según lo planeado y fue la artillería nacional la que se cebó sobre el avance republicano que se desarrollaba con exasperante lentitud: *"a mitad del recorrido entre nuestras posiciones y las enemigas, habíamos perdido la mitad de los* *tanques*", quedando la infantería tumbada sobre el terreno y desprotegida, pues "*los tanques que aún continuaban ilesos, debieron regresar a repostar combustible*"; los nacionales aprovecharon el momento para reforzar sus defensas y cuando los carros trataron de nuevo de dar apoyo a la infantería "*sufrían impactos* [aún] *antes de llegar a la altura de nuestros soldados, que esperaban este apoyo para lanzarse al asalto*". Finalmente asegura que habían sufrido "*la destrucción de la mayoría de los tanques*"; sin embargo los "partes" nacionales se limitaban a recoger la inutilización de tres carros, la captura de un cuarto el día 25, y el incendio de un carro más el 26.

Por fin, el 20 de julio inciaban los Ejércitos nacionales del Centro y el Sur la proyectada maniobra de estrangulamiento de la bolsa de la Serena. Entre las unidades del Ejército del Sur, que romperían el frente desde las sierras del Torozo y Mesegara, conquistadas un mes antes, se alineaba una Brigada de la recién creada 2.ª División de Caballería (general Plácido Gete) que tenía asignados dos escuadrones de autoametralladoras-cañón, en tanto que las tropas del Ejército del Centro (Agrupación del Guadiana), que romperían el frente desde la zona de Madrigalejo, carecían de apoyo blindado[13]. La ruptura de los dos frentes fue fulminante. La Brigada de Caballería del Ejército del Sur cumplió a la perfección su cometido de flanquear el ala derecha del avance[14] llegando a envolver los objetivos –Monterrubio, Helechal...– hasta situarse a espaldas de los mismos, facilitando su ocupación; finalmente se empeñaría en rechazar los ataques republicanos lanzados sobre dicho flanco derecho desde el exterior de la bolsa, desde Cabeza de Buey. En el sector frente a Madrigalejo disponían los republicanos de algunos carros, según testimonia Emilio Herrera Alonso[15], que participó en la acción, quien asegura que "*el enemigo... se repliega protegido por el fuego de sus tanques en retirada*". Quien, desde luego, disponía de una compañía de carros, otra de blindados y un tren blindado[16] era la denominada División "Zújar", organizada por Burillo con las reservas del Ejército de Extremadura para tratar de detener la maniobra nacional[17]. La llegada de nuevos refuerzos le permitió organizar otra división –la denominada División A– a la que, de momento, se agregó el tren blindado; por escaso tiempo, pues casi inmediatamente fue afectado, junto con la 3.ª Compañía de la 2.ª Brigada de Blindados, a la 37 División para que, desde el interior de la bolsa, impidiera el día 23 la ocupación de Castuera en combinación con la División "Zújar" que, a su vez, atacaría desde el exterior, con el apoyo de una compañía de carros. No lo conseguirían; ese mismo día 23 los nacionales tomaban Castuera y al siguiente, 24, enlazaban en Campanario los Ejércitos del Centro y el Sur, quedando en el interior de la bolsa, cercadas, la mayor parte de la 37 División y la compañía de blindados asignada a la misma que caería en poder de los nacionales. Dicha compañía, equipada con autoametralladoras 3HC –los también llamados UNL.35–, se encontraba en Campanario y había solicitado del jefe de la 109 Brigada, mayor De Blas, autorización para retirarse por el camino a Puebla de Alcocer, por ser ésta la única vía de escape que aún no había cortado el avance nacional. No sólo le fue denegado el permiso, sino que el mayor de Blas le ordenó atacar al contingente nacional que se aproximaba, amenazando con fusilar al jefe de la Compañía cuando éste se mostró reticente y haciéndole notar que las fuerzas enemigas disponían de autoametralladoras-cañón. Se encontraban en esta ocasión los blindados republicanos en la misma situación, que tantas veces se habían hallado los nacionales, de tener que enfrentarse con vehículos provistos tan sólo de ametralladoras a otros armados con cañón. El encuentro se saldó con la inutilización y el abandono en poder del adversario de nueve autoametralladoras de las secciones 1.ª y 3.ª de la dicha 3.ª Compañía, empezando por el vehículo de mando de esta última –el n.º 26–, que tripulaban el teniente Eduardo Solar Bonoval, el cabo Luis Álvarez Ruiz y el soldado Urcisinio Pérez García quienes, ante lo apurado de la situación, decidieron abandonar el blindado, incendiándolo previamente. Además de este autoametralladora n.º 26, se perdieron los números 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29 y 30, quedándole a la Compañía –que tuvo, además, doce desaparecidos entre el personal– solamente el blindado n.º 27, evacuado con anterioridad sobre camión por encontrarse averiado. El Ejército de Extremadura, republicano, reconocía haber perdido diez carros, aunque es probable que fueran algunos más y, para colmo, el tren blindado fue atacado ese mismo día 24 en las proximidades de Almorchón por la aviación nacional, que le incendió la locomotora.



Autoametralladora-cañón B.C., con cañón de 37 mm., capturado inutilizado por las tropas nacionales.

---

[13] Contaban igualmente con una Brigada de Caballería (coronel Ibáñez de Aldecoa), organizada asimismo recientemente, pero carecía de ingenios blindados. La 2.ª División de Caballería del Ejército del Sur se había organizado el 1 de julio.

[14] "... *la Artillería y la Aviación, destrozando de consuno las fortificaciones del enemigo, abrieron la puerta por donde se colaron nuestros carros de asalto y tras ellos la Infantería*". Así relataba García Mercadal la ruptura de la Brigada de Caballería («**Aire, Tierra y Mar. Año de la Victoria**», pág. 12).

[15] «**Los mil días del Tercio Navarra**», pág. 223.

[16] Curiosamente entre las causas de la derrota republicana que apunta el general Asensio Torrado en la "información" abierta para esclarecerla se hacía constar que una de ellas era "*la superioridad de medios del enemigo* [de los nacionales] *en blindados y elementos motorizados*" (citado por José Hinojosa Durán, en «**Guerra y Patrimonio en el Frente Extremeño**», pág. 60).

[17] La División "Zújar" efectuó un contraataque sobre Monterrubio en la mañana del 23 que resultó fallido, aunque daba parte de que "*nuestros tanques llegaron a las inmediaciones de Monterrubio, donde se recogieron monturas de caballos enemigos*" (citado por José Hinojosa Durán, en «**Guerra y Patrimonio en el Frente Extremeño**», pág. 52).

El 9 de agosto comenzaba una nueva ofensiva nacional en explotación del éxito obtenido en la Serena y ejecutada por las mismas fuerzas de los Ejércitos del Centro y el Sur que, en un ataque combinado, tratarían de confluir en las inmediaciones de Puebla de Alcocer para cerrar así una nueva bolsa y dejar el frente apoyado en el río Zújar. Las unidades blindadas con que contaban eran las mismas del ciclo de operaciones anterior: ninguna en el Ejército del Centro y dos escuadrones de Autoametralladoras-cañón en el del Sur. Este último organizó sus fuerzas en dos columnas –a más de una tercera "de enlace" con el Ejército del Centro– en cada una de las cuales se integraban dos regimientos de la 2.ª División de Caballería y un escuadrón de autoametralladoras-cañón. La ruptura llevada a cabo por las fuerzas del Ejército del Sur, en la zona de unión de los Cuerpos de Ejército VII y VIII del Ejército de Extremadura (coronel Prada) tuvo lugar sin mayores dificultades, pese a que las fuerzas atacantes, nacionales, eran inferiores a las de la defensa. La columna del Sur alcanzó la línea ferroviaria de Almorchón a Bélmez a la altura del kilómetro 7 donde hubo de rechazar un ataque de trenes blindados, mientras otras fuerzas de la misma unidad hacían frente en el vértice Hinojo a un ataque de carros, dos de los cuales quedaron en su poder. La columna del Norte también combatiría con carros republicanos al día siguiente, 10, en las inmediaciones de la loma de los Lebreles. El avance prosiguió frente a una resistencia creciente hasta el día 15, en que fue detenido tras ocupar Cabeza de Buey y Zarza Capilla; lo objetivos finales previstos se hallaban aún lejanos y ahora parecían inalcanzables. El Ejército de Extremadura había recibido como refuerzo nada menos que cinco divisiones, tres compañías de tanques y seis de blindados, entre otros; con este apoyo Prada decidió pasar al contraataque. El día 16 efectuaban sendos reconocimientos ofensivos dos batallones de la 148 Brigada, apoyado cada uno de ellos por una sección de carros, sobre la carretera Puebla de Alcocer-Castuera y la carretera de Sancti Spíritus, respectivamente, pero la contraofensiva general no tendría lugar hasta el día 23, con el propósito de estrangular el saliente del frente que el avance nacional había creado en torno a Cabeza de Buey.

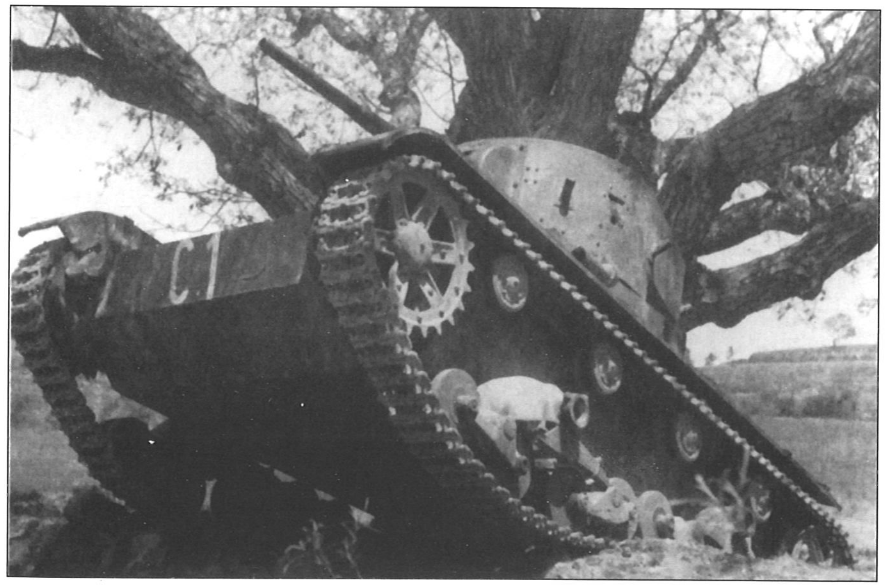
BAJAS DE LA 3ª COMPAÑÍA DE LA 2ª BRIGADA DE BLINDADOS EL 24 DE JULIO DE 1938 (*)

Carro N.	Marca	Motor	Num. de ametralladoras (Tokarev)
21	3HC	174.944	6094 y 4959
22	3HC	174.999	946 y 3448
23	3HC	175.373	973 y 3221
24	3HC	175.968	3675 y 1832
25	3HC	175.174	3258 y 598
26	3HC	174.832	2722 y 821
28	3HC	175.099	2439 y 421
29	3HC	174.984	8425 y 4223
30	3HC	175.420	3198 y 5374

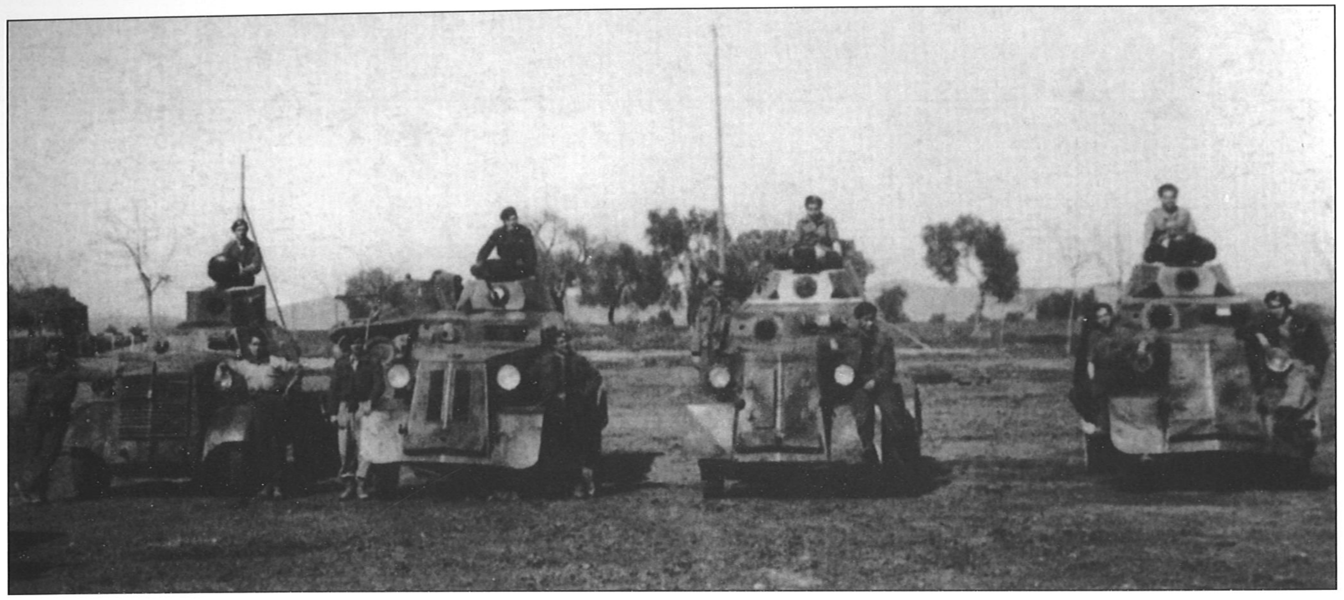
NOMBRES Y CLASES DE LOS CAMARADAS DESAPARECIDOS

Clase	Nombre	Número	
Sargento	D. Antonio Ranchal Alamillo	1	
Sargento	D. Ignacio Friebans G. Blanco	1	
Sargento	D. Manuel Navarro Ibáñez	1	
	Total	3	
Cabo	José Ambil Rivas	1	Conductor
	Suma	1	
Soldado	Francisco Romero Borlado	1	Conductor
Soldado	Agustín Machado Leal	1	Conductor
Soldado	Francisco Delgado Manrique	1	Conductor
Soldado	José Torres Alcaide	1	J. Carro
Soldado	Felipe Montero Martín	1	Tirador
Soldado	José Santiago González	1	Tirador
Soldado	Francisco Ruiz Gil	1	Tirador
Soldado	Manuel García Sarmiento	1	Tirador
	Suman	8	

* A.G.M. – D.R. – L. 1270 – C. 4.



El T.26 'C.1' fue el primer carro de este modelo incorporado, en estado operativo, a la Compañía de Carros Oruga del Ejército del Sur.



Los autoametralladoras capturados se incorporaron a los Escuadrones de carros Blindados, asimismo, del Ejército del Sur. La imagen nos muestra tres carros 3HC –o Tipo ZIS– y un blindado de modelo no normalizado; probablemente, un prototipo o uno de los primeros vehículos de ensayo que acabarían por cristalizar en el citado Tipo ZIS. Tras ellos puede verse al T.26 número 1, aún sobre las grandes ruedas empleadas para moverlo al estar falto del tren de rodaje.

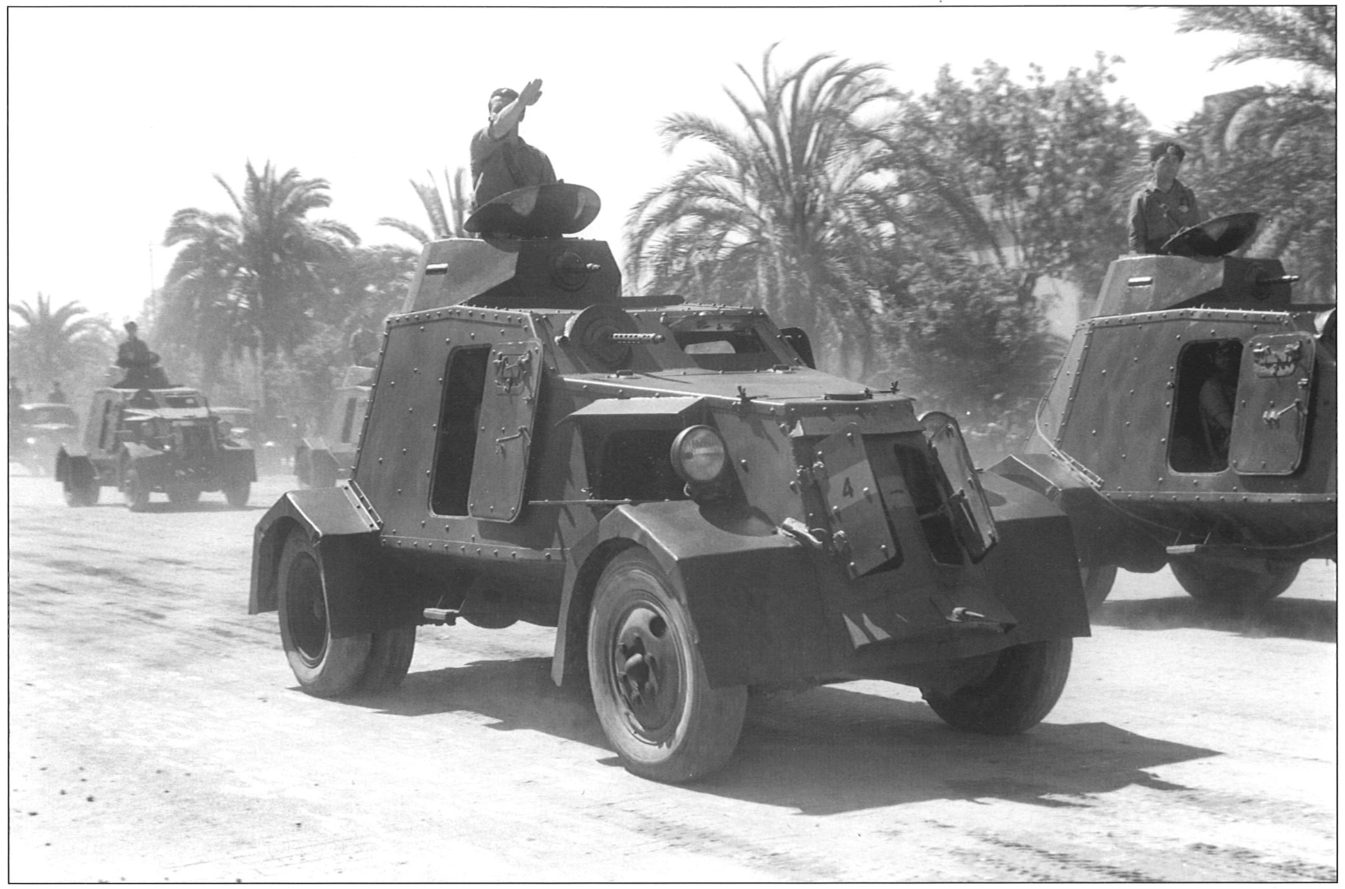
Dicha contraofensiva fue encomendada a las divisiones llegadas de refuerzo, efectuándola desde el nordeste del saliente (sector del VII C.E.), en dirección a Castuera, las divisiones 6, 19 y 28, con una compañía de tanques y dos de blindados, y desde el sureste (sector del VIII C.E.) la 52 División apoyada por una compañía de carros y una de blindados. A estos últimos, en particular a los autoametralladoras, se les encomendaba una misión muy acorde con sus características: enviar destacamentos en profundidad para cortar las vías de comunicación. El ataque dio comienzo en la noche del 22 al 23 de agosto con la infiltración de un grupo de unos 150 hombres protegidos por cuatro blindados en la zona de las posiciones nacionales de las Vegas de San Pedro, infiltración que pudo ser rechazada. No lo sería el ataque en fuerza que fue aplastando la resistencia de la 21 División nacional hasta culminar la maniobra el día 2 de septiembre, tras haber recuperado buena parte del terreno perdido durante la ofensiva nacional, aunque no llegaran a reconquistar Cabeza de Buey.

Con los carros capturados, en estado de servicio o reparables, por el Ejército del Sur durante las operciones referidas, pudo éste reestructurar su Compañía de Orugas, que pasó a equiparse con nueve T.26, presecindiendo del empleo en primera línea de los Renault, que ciertamente carecían de toda eficacia, permitiéndose además la "esplendidez" de ceder otros nueve T.26 al Batallón de Carros de Combate –denominado desde el 1 de marzo Bandera de Carros de Combate de la Legión– del Ejército del Norte[18].

El Ejército de Extremadura todavía intentaría una acción ofensiva de envergadura antes de finalizar el año, en esta ocasión con la pretensión de conquistar Córdoba. La operación corrió a cargo del VIII Cuerpo de Ejército (coronel Joaquín Pérez Salas), reforzado con dos divisiónes, un batallón de carros y un batallón y una compañía de blindados. Los ataques se desarrollaron entre los días 22 y 29 de septiembre sin obtener ningún resultado. En cualquier caso, vemos como los medios acorazados a disposición del Ejército de Extremadura habían aumentado considerablemente, pues buena parte de los recibidos como refuerzo a mediados de ese mes de septiembre no le fueron retirados una vez finalizadas las operaciones. De hecho, la 2.ª Brigada de Ingenios Blindados –menos la 3.ª Compañía de Carros del 1.er Batallón y la 3.ª de Blindados del 2.º, que permenecieron en el Ejército del Centro– le sería asignada como tropas de Ejército.

---

[18] Teniente general José Cuesta Monereo. «**La Guerra en los Frentes del Sur**» en «**La Guerra de Liberación Nacional**», págs. 249 y 253.



Autoametralladoras 3HC –o Tipo ZIS/ Tipo FORD– de los Escuadrones de Carros Blindados del Ejército del Sur, armados con ametralladoras Maxim Tokarev, durante el Desfile de la Victoria celebrado en Sevilla el 17 de abril de 1939. (Archivo editorial.)

La batalla de Peñarroya y el final de la Guerra en el Sur

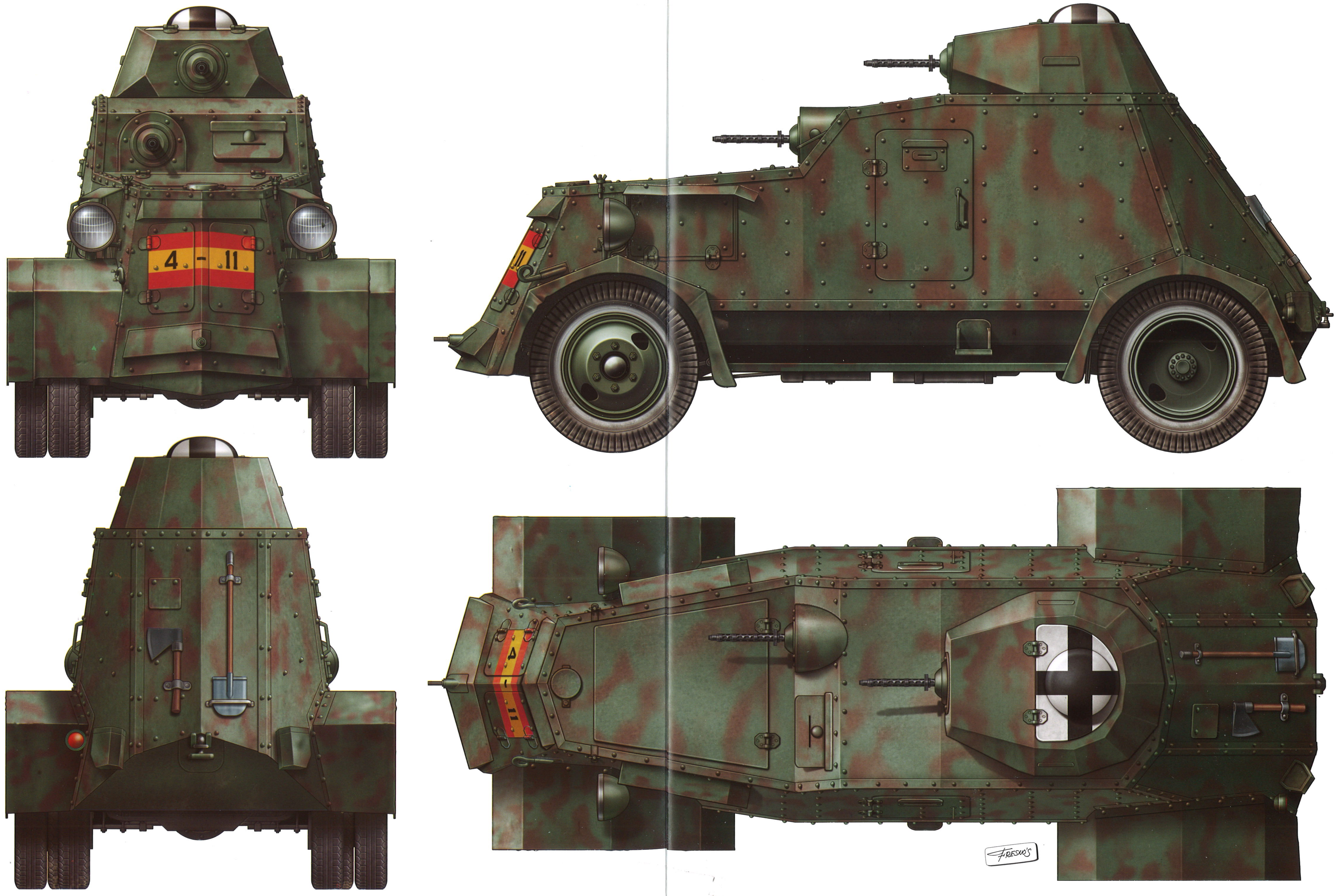
En el amanecer del 5 de enero de 1939 comenzó, una vez más en el sector de Peñarroya, la que sería la última ofensiva del Ejército Popular. Se trataba de un proyecto acariciado desde hacía tiempo que, por unas u otras razones, había venido posponiéndose hasta entonces. Para llevarlo a cabo se habían acumulado importantes fuerzas, consistentes en nada menos que siete divisiones, con 23 brigadas de Infantería y brigada y media de Caballería, procedentes en gran parte del Ejército de Levante, distribuidas en tres grandes unidades –el XXII Cuerpo de Ejército y las llamadas Agrupación Toral y Columna F–, en tanto que el Grupo de Ejércitos retenía otras cinco divisiones como reserva, que iría empleando sucesivamente. El apoyo blindado a la maniobra lo proporcionarían cuatro compañías de carros y siete compañías de blindados.

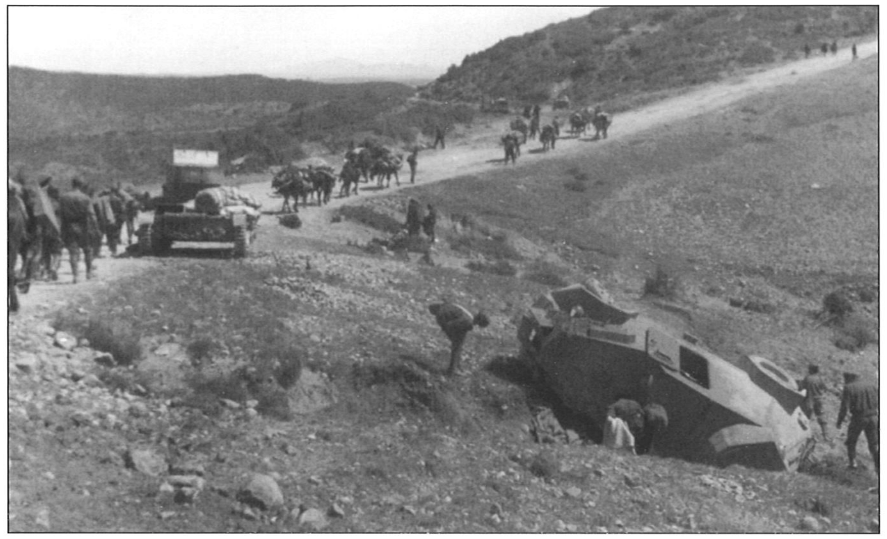
El ataque principal quedaba encomendado a la Agrupación Toral, que contaría con tres divisiones reforzadas, una compañía de tanques (con 8 T.26) y dos de blindados, y al XXII C.E., que dispondría de otras tres divisiones, asimismo reforzadas, tres compañías de tanques (con 24 T.26) y dos de blindados. Estas dos grandes unidades debían romper el frente nacional entre las sierra Trapera y Patuda para progresar a continuación impetuosamente en dirección Valsequillo-Granja de Torrehermosa. Una vez abierto el boquete en la línea nacional, penetraría igualmente por él la Columna F, con cuatro brigadas de Infantería y la 3.ª Brigada –más el 10.º Regimiento de la 4.ª– de Caballería, debiendo estas últimas fuerzas, junto con dos de las brigadas, convenientemente motorizadas, y dos compañías de blindados ejecutar la acción secundaria, consistente en un avance rápido en dirección Blázquez-Peraleda del Zaucejo-Monterrubio, con el propósito de envolver por la espalda Cabeza de Buey y derrumbar el saliente que el frente nacional conformaba en torno a dicha población.

Las fuerzas republicanas, llevando en vanguadia unos 40 carros de combate, lograron la inmediata ruptura del frente en un sector límite entre dos Cuerpos de Ejército nacionales –el II y el IV– defendido por una división de cada uno de ellos –la 24 y la 22– que cubrían un frente de excesiva longitud para los efectivos de que disponían[1]. Contaba la 22 División con cuatro piezas antitanques emplazadas en El Contrabandista y la cota 620, en la zona de ruptura; piezas estas que no tuvieron la oportunidad de desempeñar su cometido toda vez que fueron aplastadas por la preparación artillera y aérea previa al ataque republicano. Tras la ruptura, procedió éste a la explotación del éxito avanzando sin apenas resistencia hasta alcanzar el Castillo de Los

---

[1] 37 kilómetros para la primera de ellas y 40 para la segunda.


4 – 11
4 – 11
Fresno's

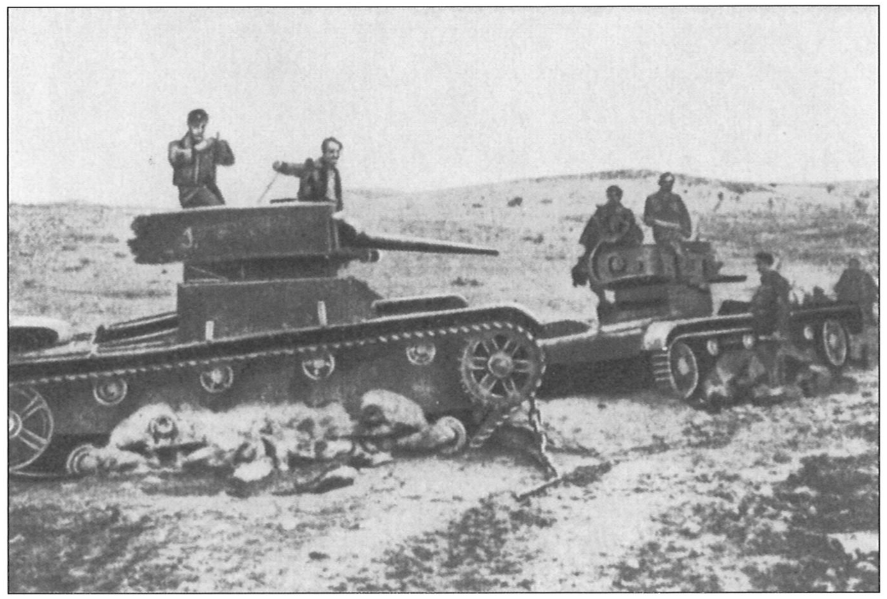


Los medios blindados del Ejército del Sur fueron enviados inmediatamente para apoyar la contención del avance republicano. La imagen nos muestra un carro T.26 dispuesto a dar remolque a un autoametralladora 3HC que ha sufrido un accidente y ha volcando fuera de la carretera.

Blázquez y la Sierra del Perú, distinguiéndose los carros en la ocupación del Peñón de Montenegro, que consumó la 47 División, a la que daban apoyo. Habían tomado en el centro de la ruptura Sierra Patuda, pero los nacionales se sotenían al oeste de la misma en la sierra Mesegara y en parte de la sierra Trapera, y al este en las alturas de Mano de Hierro y El Médico, impidiendo el ensanchamiento del boquete por el que continuaban penetrando las fuerzas atacantes. Por parte nacional, se incorporaba al frente la Compañía de Carros Oruga del Ejército del Sur para dar apoyo a la segunda línea de resistencia que se estaba organizando a retaguardia de la 22 División, situando una sección, con tres carros T.26, en el kilómetro 37 del ferrocarril Almorchón-Bélmez (Los Cerrillos), otra en El Gamonal y la tercera en el puerto Tres Mojones. En cualquier caso, la caida de Sierra Noria en manos de los republicanos obligó a replegar esta línea para reestablecerla más atrás.

El día 6 prosiguió el avance republicano. El XXII C.E. ocupaba La Granjuela y llegaba a las inmediaciones de Sierra Mulva; la Agrupación Toral progresaba hacia el oeste en dirección a Peraleda del Zaucejo, rodeando por el sur las sierras de Torozo, Mesegara y Trapera, pero las posiciones nacionales en éstas no cedieron, limitando la ampliación de la entrada a la bolsa, y el cumplimiento de los objetivos asignados a la Columna F. Igual misión desempañaban al este de la misma las posiciones nacionales en Mano de Hierro y El Médico. Se hacía preciso acabar con estas resistencias y, así, el día 7, mientras la 47 División alcanzaba su máxima progresión, ocupando el vértice Calavezuela y los pueblos de Fuente Obejuna, La Coronada y Granja de Torrehermosa, las restantes fuerzas empeñaban buena parte de sus efectivos en el intento por agrandar la boca de la ruptura. La 70 División efectuó durante la jornada siete ataques contra el cerro del Médico, apoyada por buen número de carros, siete de los cuales quedaron abandonados sobre el terreno, según los "partes" nacionales. El día 8 volvería a intentarlo, de nuevo con importante apoyo blindado, consiguiendo la 92.ª Brigada de la 70 División ocupar la avanzada de la Maquinilla, si bien los nacionales se mantuvieron en la posición principal. En el extremo occidental de la abertura, la Agrupación Toral trataría de ocupar las sierras de Torozo, Mesegara y Trapera, que había rebasado por el sur y el oeste, defendidas ahora por la 11 División nacional, llegada como refuerzo. El día 8, la 52 División, de Toral, insistió a lo largo de toda la jornada sobre las posiciónes de Torozo, con el apoyo de veinte carros, consiguiendo el Tercio de Navarra, que las guarnecía, incendiar uno de ellos con un afortunado disparo de mortero de 81 mm. Los ataques de la 52 División prosiguieron con igual intensidad en la jornada del 9, llevando en vanguardia catorce T.26 que consiguieron infiltrarse entre las posiciones del Tercio de Navarra, aprovechando que dicha unidad carecía por completo de armamento anticarro; solamente disponían de botellas de gasolina, con las que el sargento Dionisio Rojo y el requeté Miguel Palazuelos consiguieron inutilizar uno de los carros, a costa de la muerte del segundo de ellos[2]. Los T.26 rebasaron la línea nacional, llegando a las proximidades de la Casa de la Señora, donde el Tercio tenía establecido su Puesto de Mando y el hospital de sangre; pero la reacción de los requetés obligó a

Dos de los T.26 republicanos capturados por los requetés del Tercio de Navarra durante la defensa de los Montes Torozos, que les había sido encomendada.

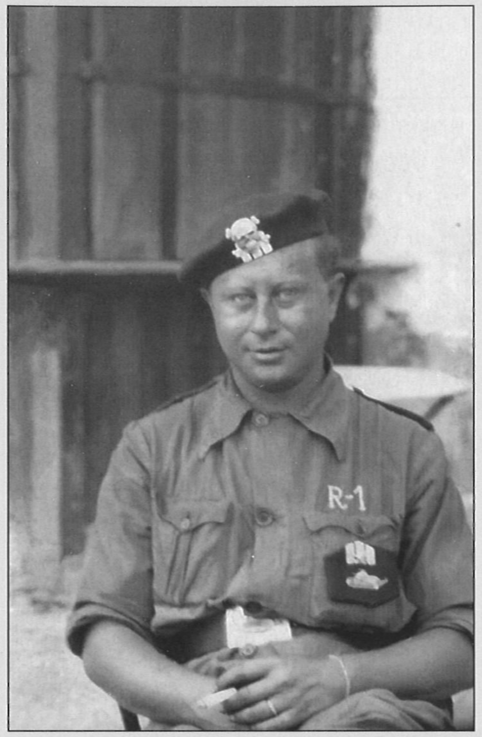


---

[2] «**Los mil días del Tercio Navarra**», pág. 275 y ss.

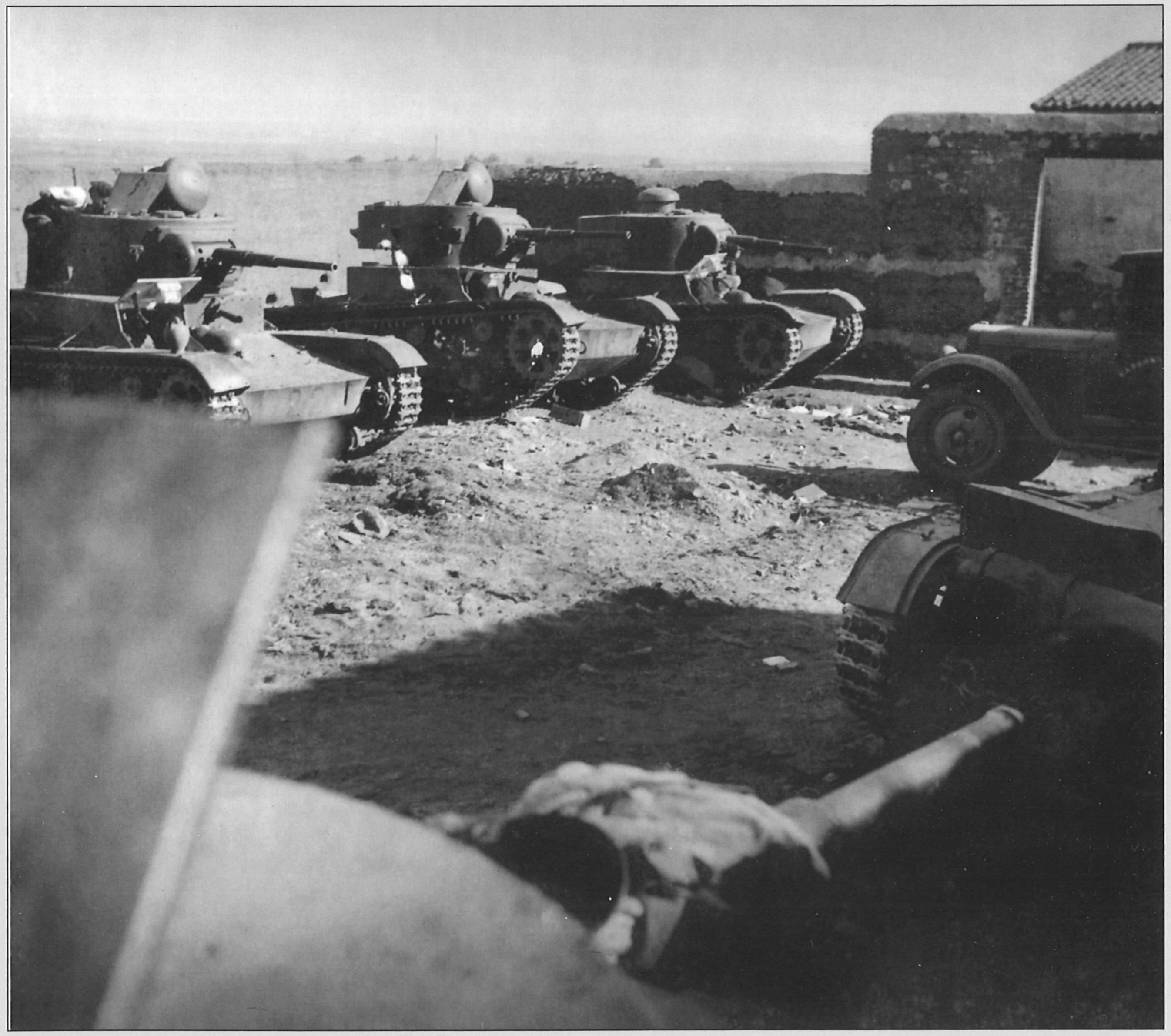
Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur

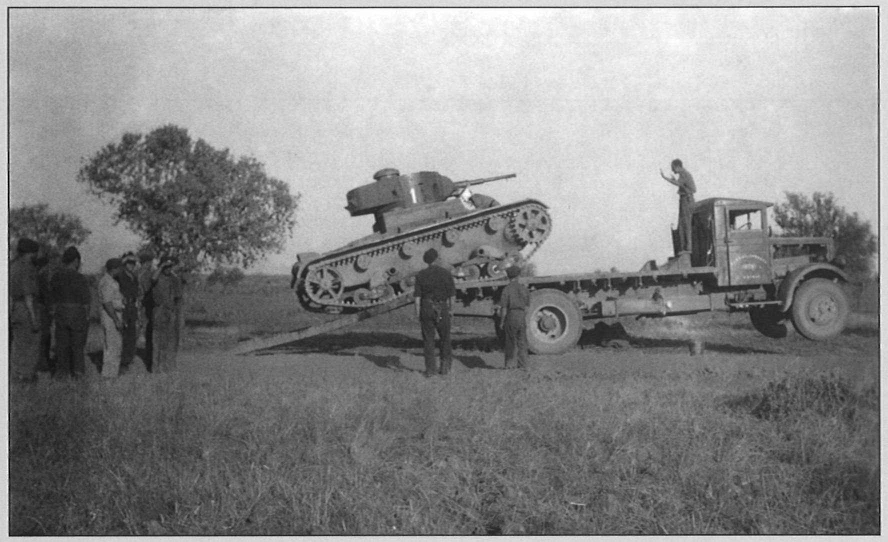
(Fotos Eduardo Rubiales Rubiales, vía Eduardo Rubiales Rascón).



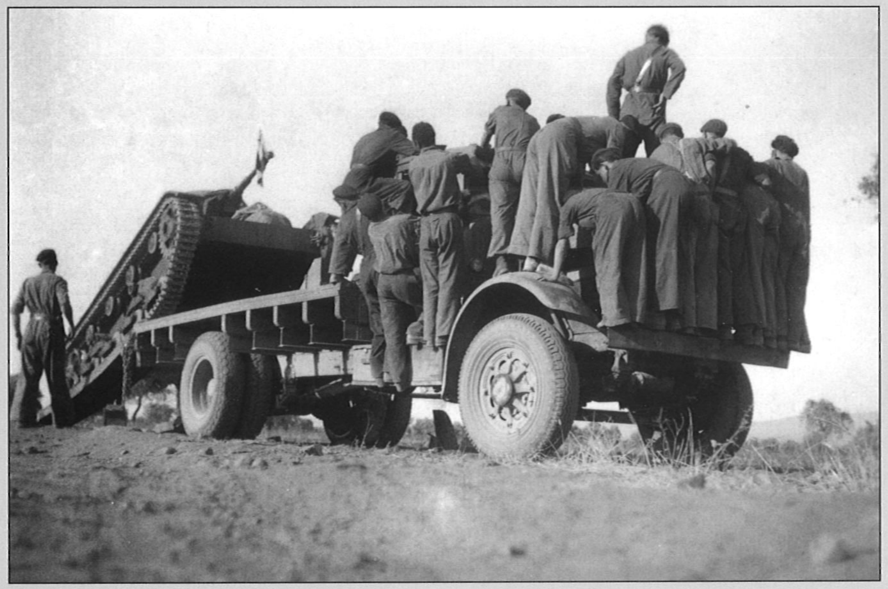
Sargento Eduardo Rubiales Rubiales con el emblema de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur en la boina –una calavera con las tibias cruzadas, de gran tamaño– y el primitivo de la Compañía de Carros Orugas –Renault FT.17– en el pecho.

A los primeros T.26 alistados por el Ejército del Sur les fue sustituida la escotilla izquierda de la torre por un sombrerete de ventilación, con tapa de apertura rápida, muy similar al de los carros FT.17.



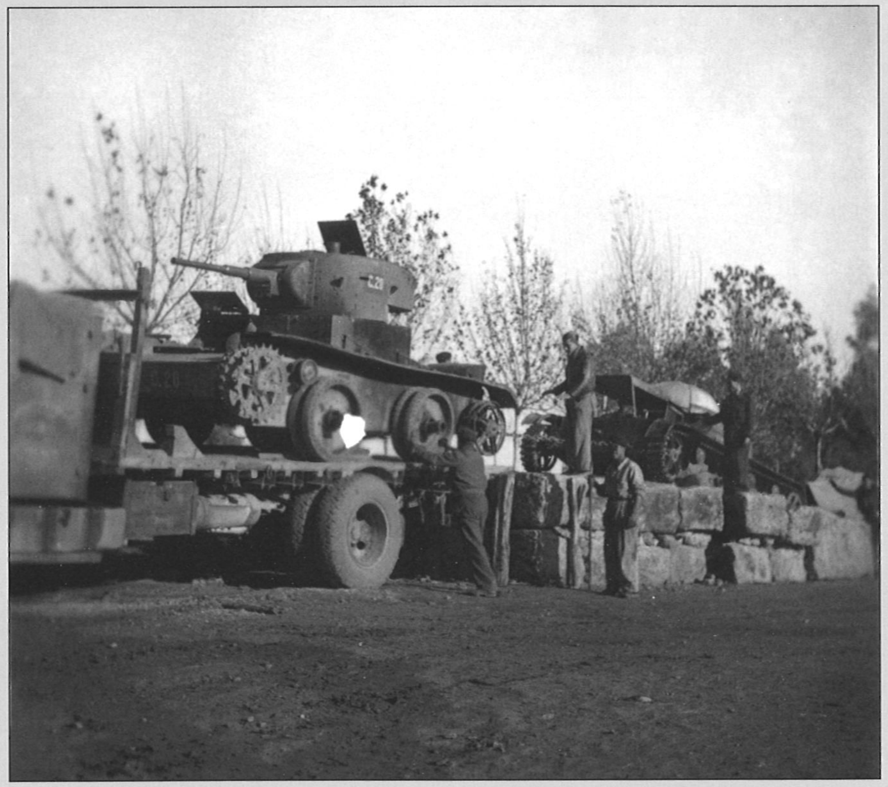


El peso de un carro T.26 –en este caso, el n.º 1, con sombrerete de aireación tipo Renault– sobre la parte posterior de la caja de un camión provoca una elevación peligrosa de su cabina y ruedas delanteras.



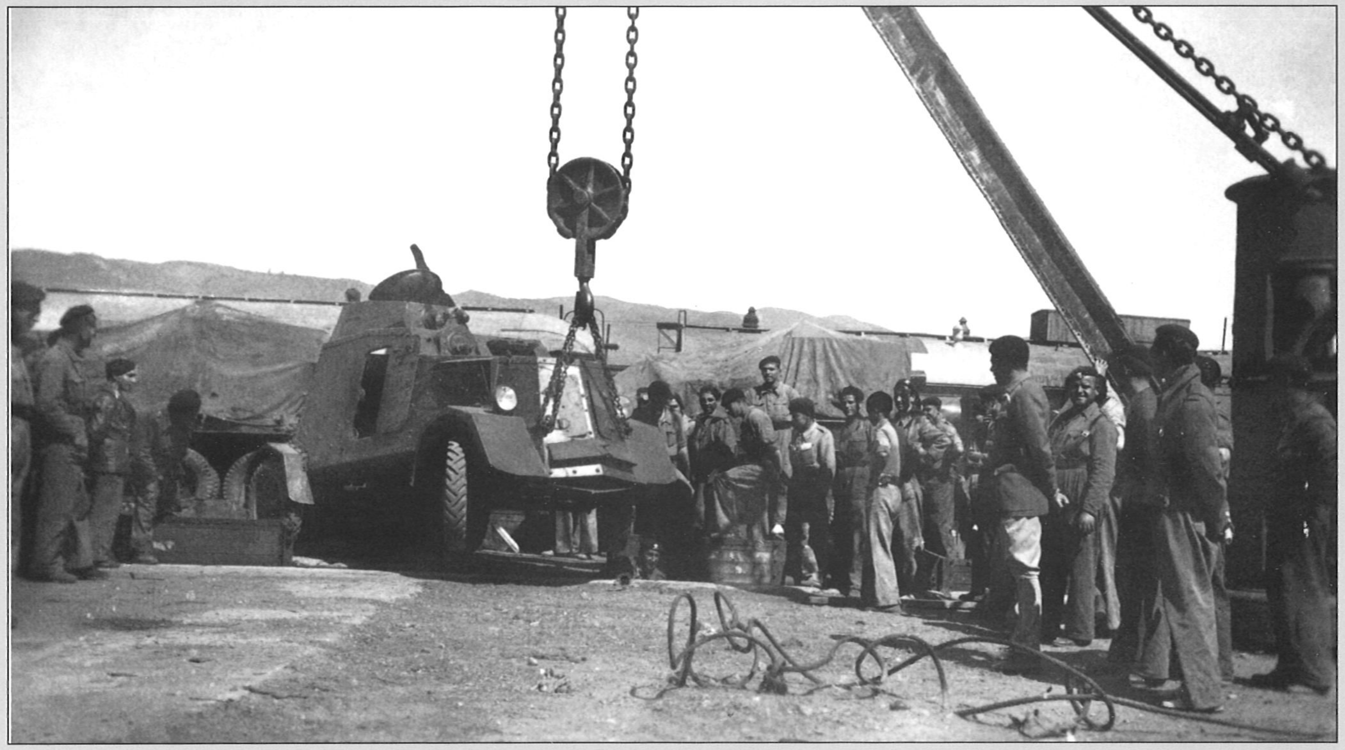
Para solucionar el problema reflejado en la imagen anterior, se acude al expediente provisional de cargar el peso de todos los "mirones" presentes sobre el morro del camión.

La carga sobre camión de un T.26 se efectúa sin ningún problema desde un dique de piedra, con su correspondiente rampa, y la ayuda de otro T.26 desprovisto de la torre y convertido en tractor de recuperación. Al carro cargado le faltan las orugas y la mayor parte del tren de rodaje, por lo que utiliza para su movimiento unas ruedas acoplables de gran diámetro cuyo uso se normalizaría en el Ejército nacional, dada la frecuencia con que se vio obligado a recuperar vehículos con esa clase de daños.

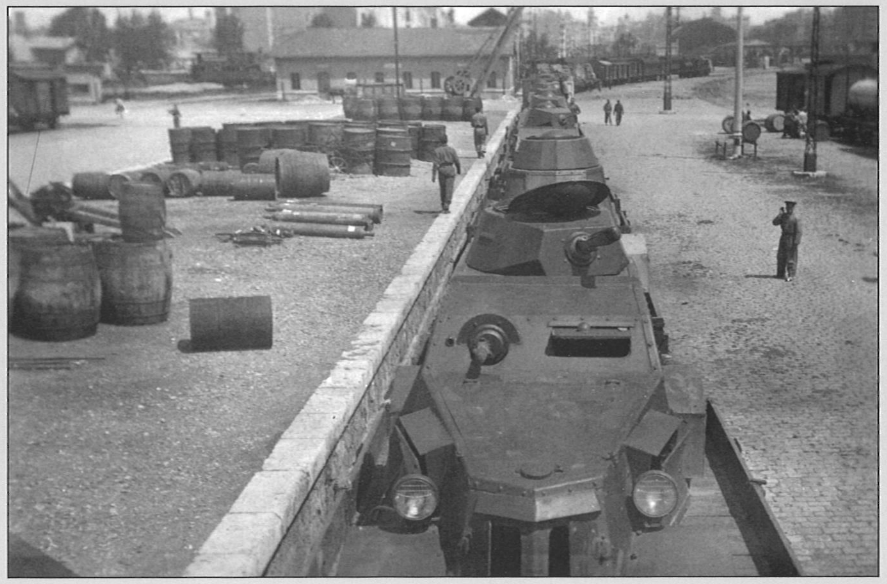


Una columna motorizada, de la que forman parte dos T.26 de la Agrupación de Carros del Ejército del Sur, atraviesa una población andaluza.

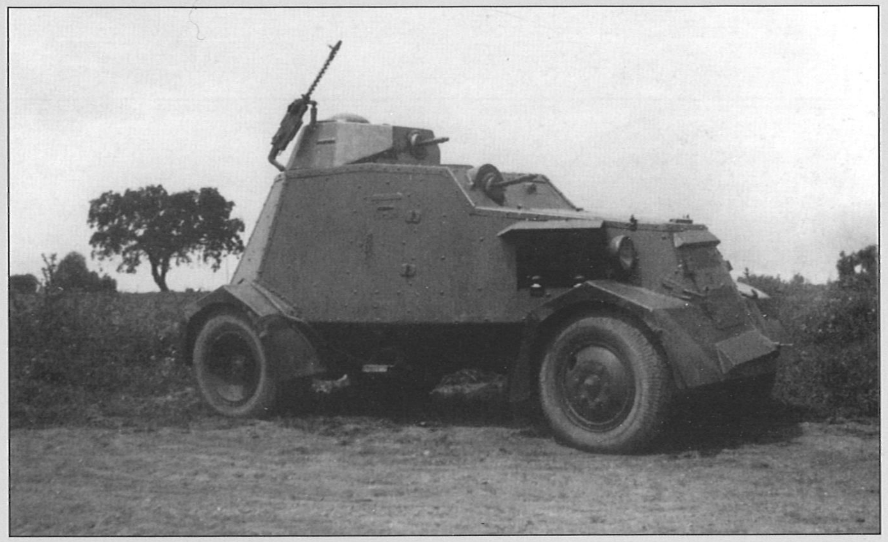
Trabajos efectuados en una estación de ferrocarril para el embarque de un autoametralladora 3HC.



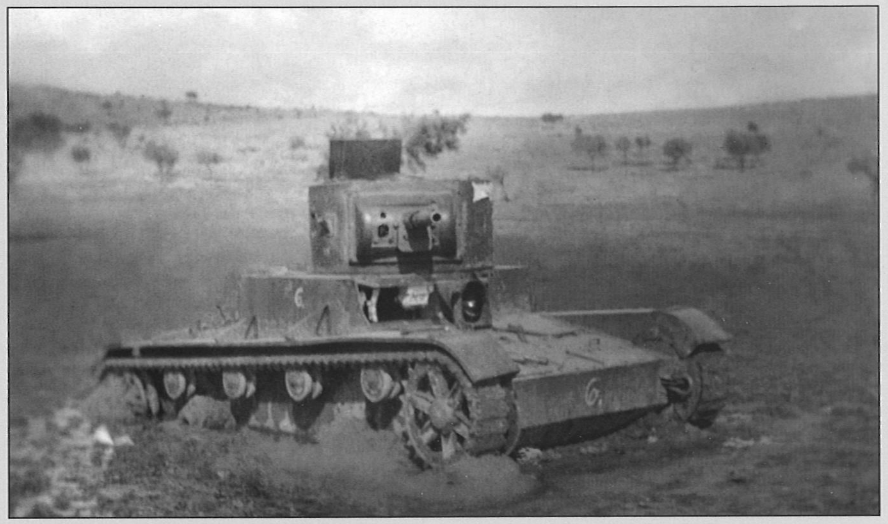
Compañía de autoametralladoras 3HC sobre bateas, en un convoy ferroviario.



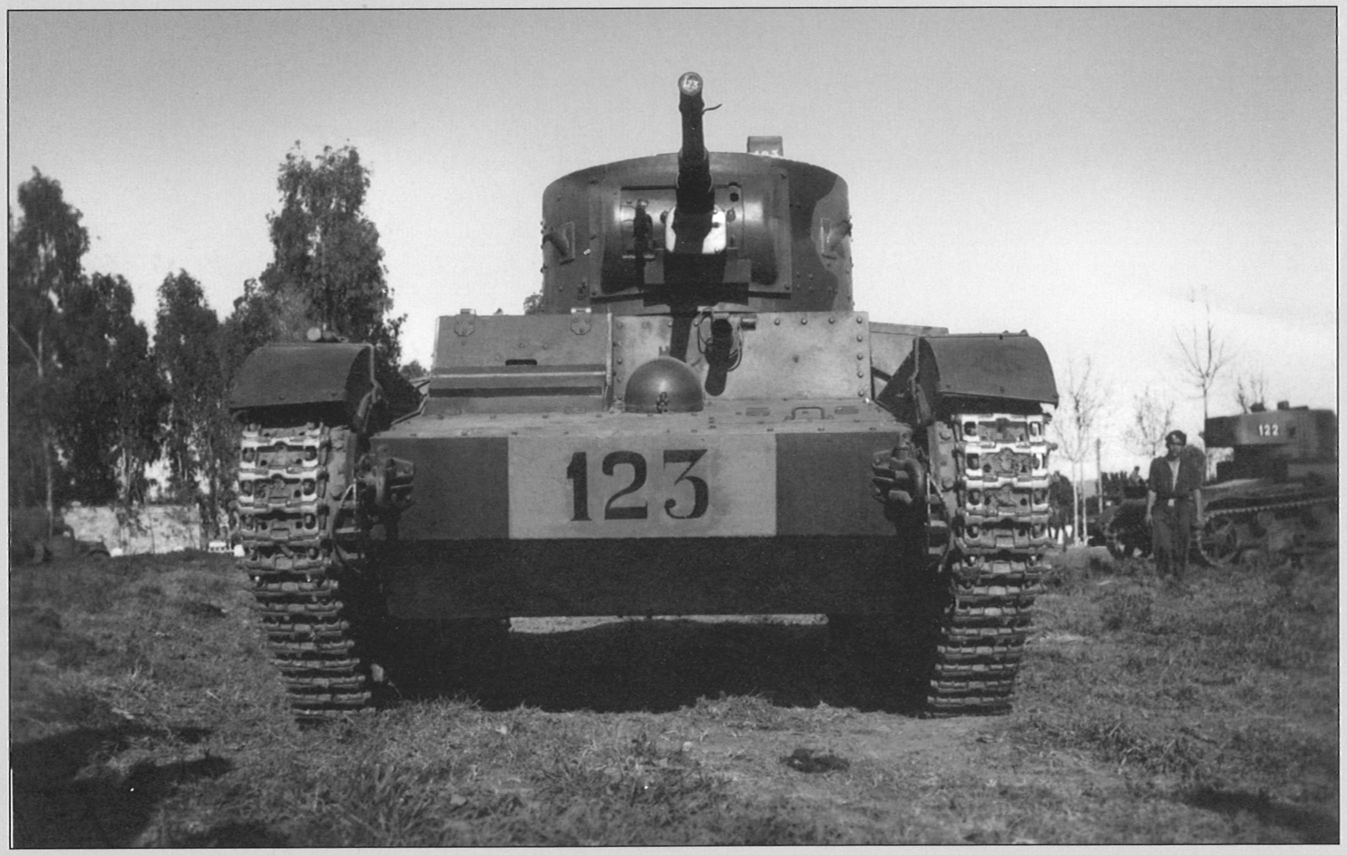
Autoametralladora 3HC –o Tipo ZIS– armado con tres ametralladoras Maxim Tokarev; una de ellas, en llamativa configuración antiaérea.

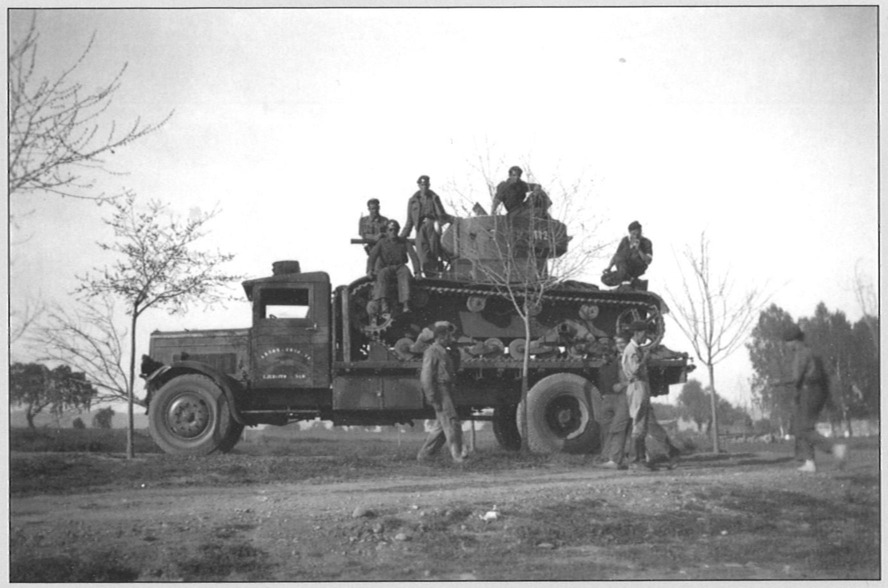


La Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur se reforzaría en buena medida con los carros tomados a los republicanos durante la batalla de Peñarroya.



En 1939, la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur comenzó a numerar sus T.26 a base de tres dígitos –el primero indicaba la compañía; el segundo, la sección, y el tercero, el número del carro– siguiendo la misma clave de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión. Los números iban pintados en la proa del carro, sobre los colores de la bandera nacional, y en los laterales de la torre. La imagen nos muestra al carro n.º 3 de la 2.ª Sección de la 1.ª Compañía.

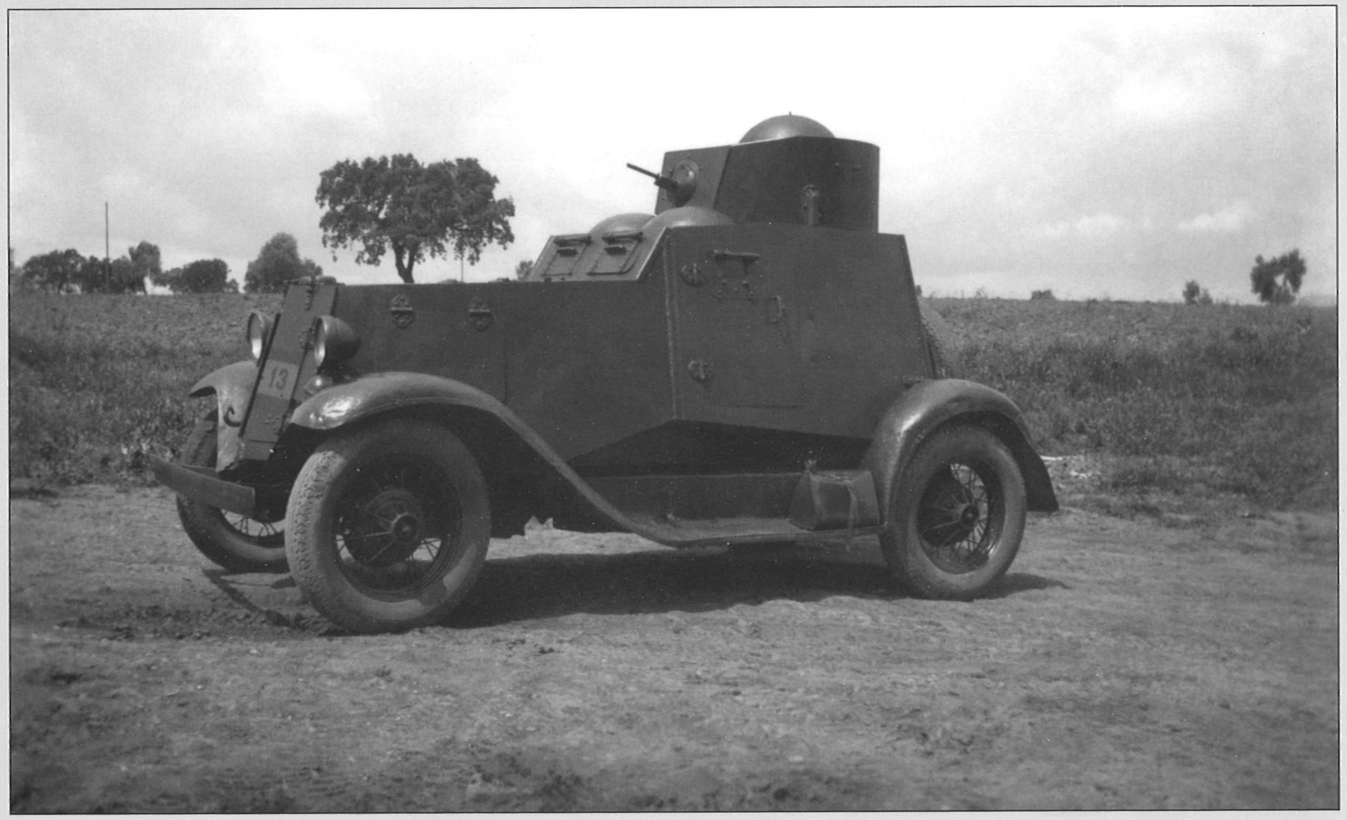


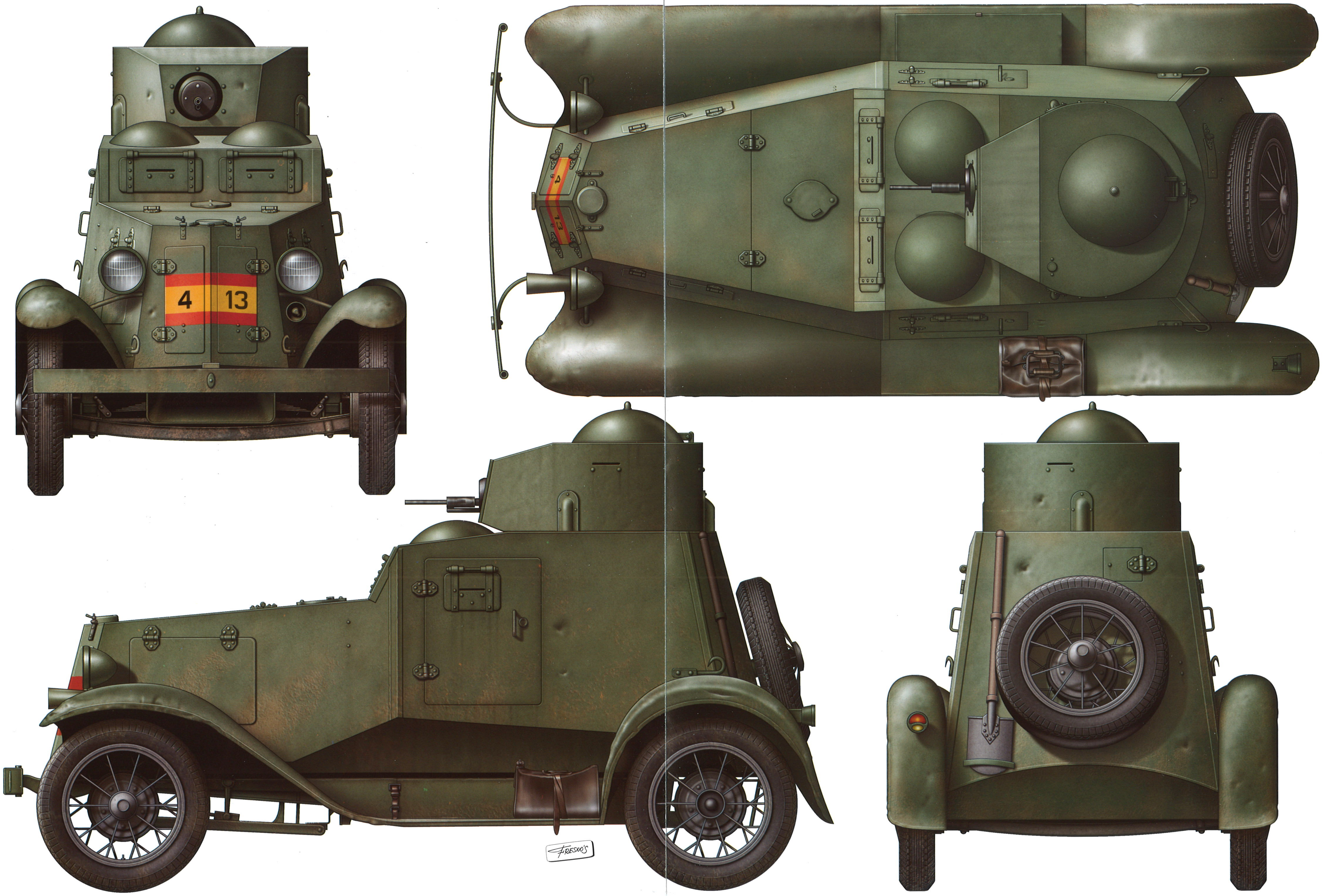


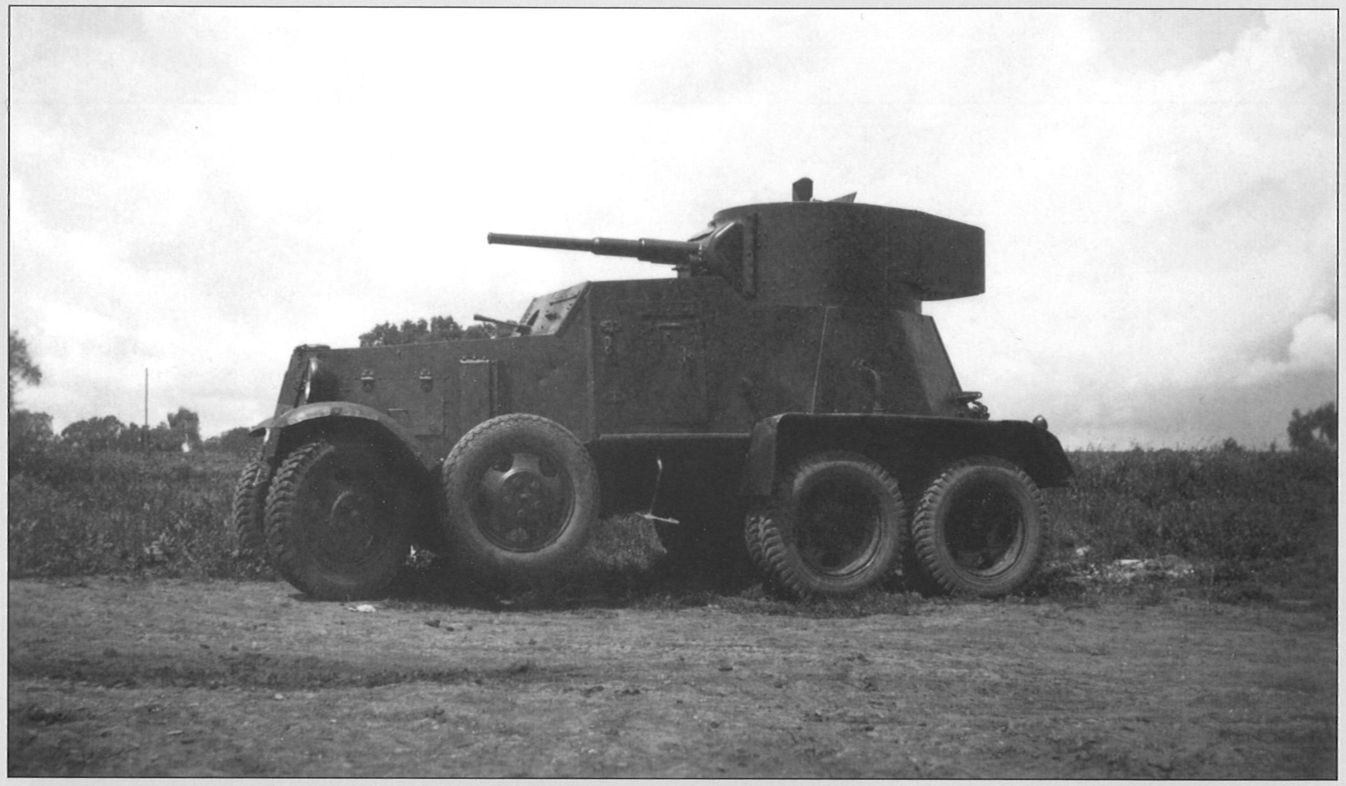
El T.26 n.º 2 de la 1.ª Sección de la 1.ª Compañía, preparado para el transporte sobre camión, luciendo el nuevo esquema de pintura y numerales.

Una compañía de T.26 dispuesta a emprender la marcha sobre sus camiones portacarros.

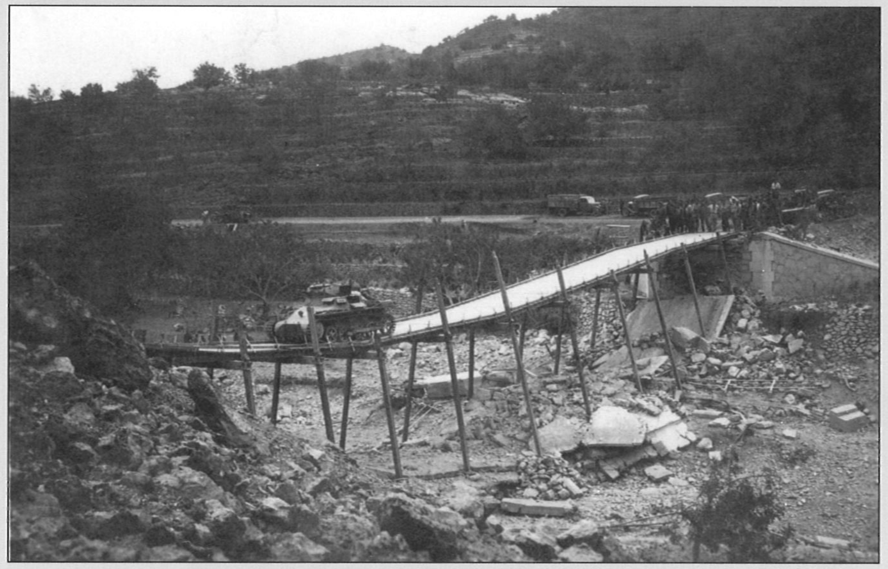
Autoametralladora soviético FA.1 con la librea que lucía en los últimos tiempos de la guerra; con la bandera nacional y el número (en este caso, acabado en 13) pintados en el morro. La ametralladora que monta en la torre es una Degtyerev DP, versión para vehículo blindado, a la que le falta el apagallamas.



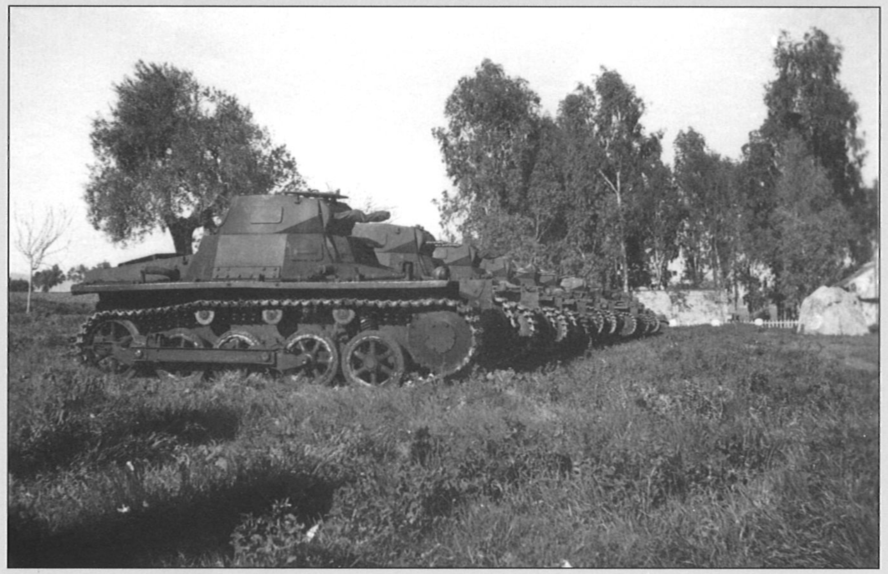

4
13



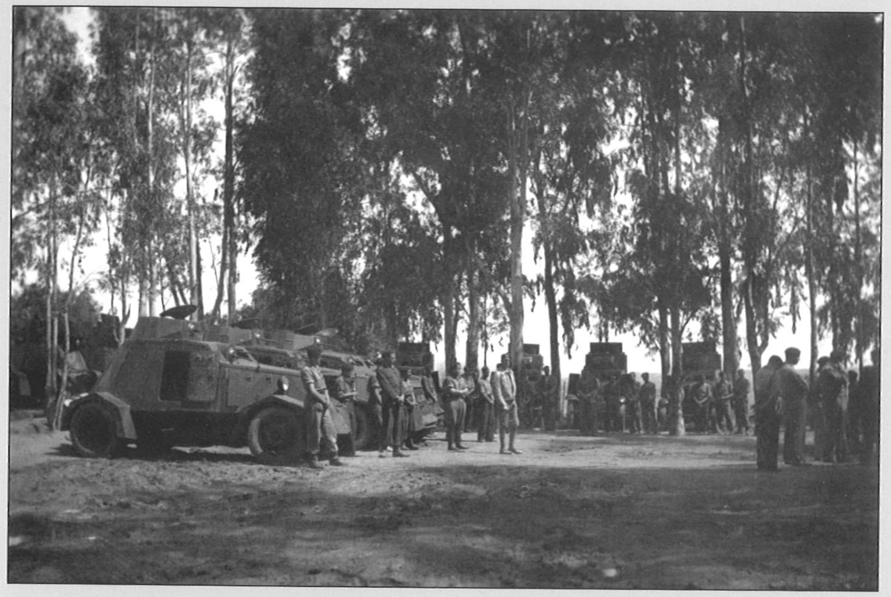
Autoametralladora-cañón BA.6 de la Agrupación del Ejército del Sur con el mismo tipo de acabado del FA.1 de la foto anterior, propio de los momentos finales de la guerra. La ametralladora que monta en el puesto contiguo al conductor es, como en aquel, una Degtyrev DP; en este caso, con su correspondiente apagallamas.



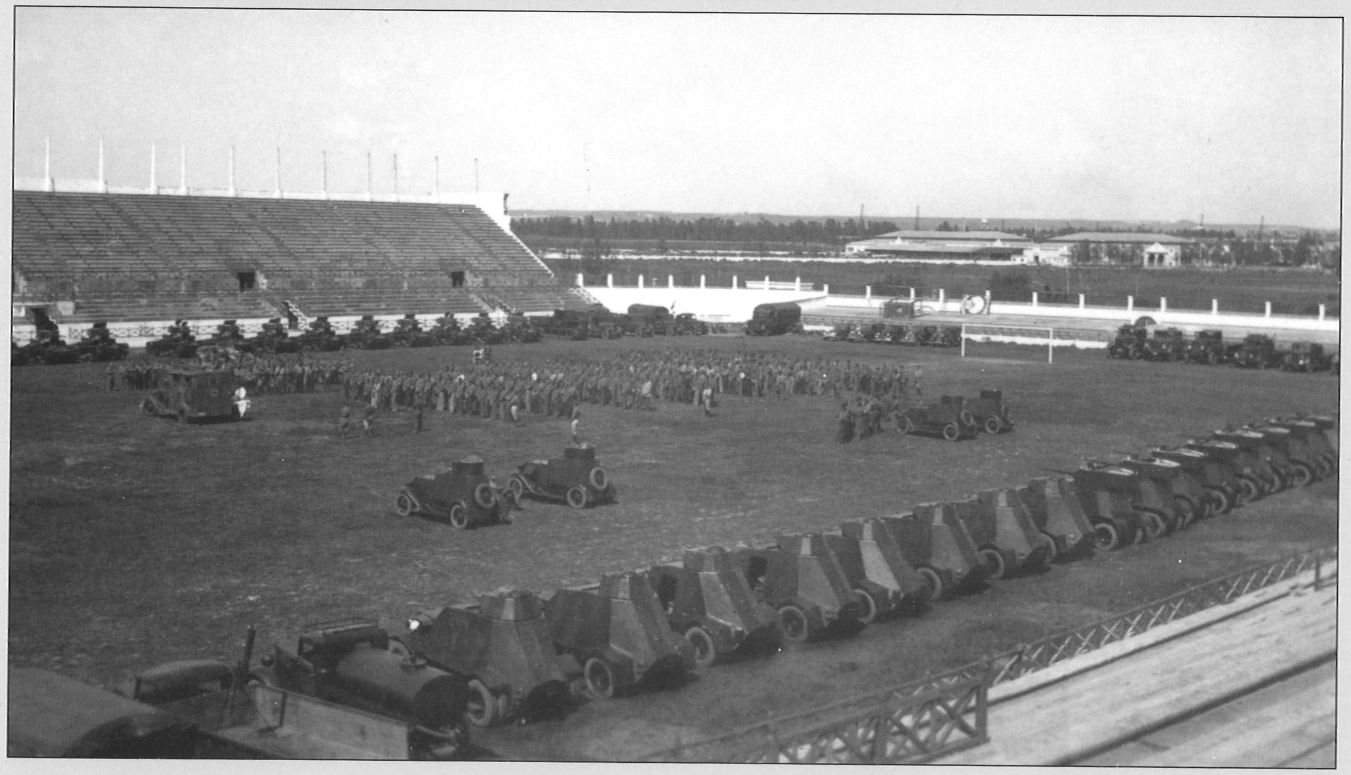
En la segunda quincena de marzo de 1939 la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur fue reforzada con las Secciones 1.ª y 2.ª de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, equipadas con *Panzer* I. La imagen nos muestra uno de tales carros, salvando una barranca sobre un puente de caballetes improvisado para sustituir al de fábrica, volado por el enemigo.



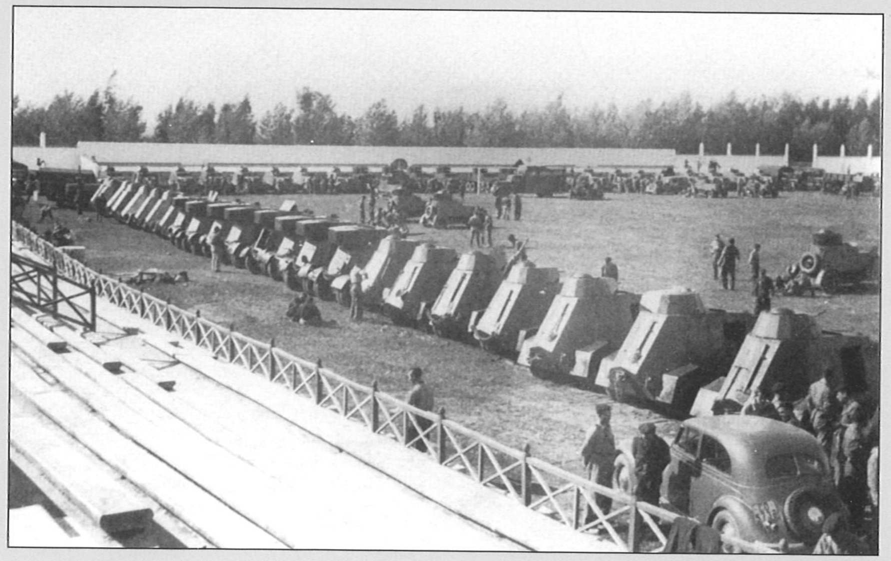
Carros *Panzer* I de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión fotografiados en la finca de Las Quemadas (Córdoba), donde tenía su base la Agrupación de Carros del Ejército del Sur, a la que fueron agregados en marzo de 1939.



Grupo de Carros Blindados –BA.6 y 3HC– fotografiado en la finca de Las Quemadas (Córdoba), base de la Agrupación.



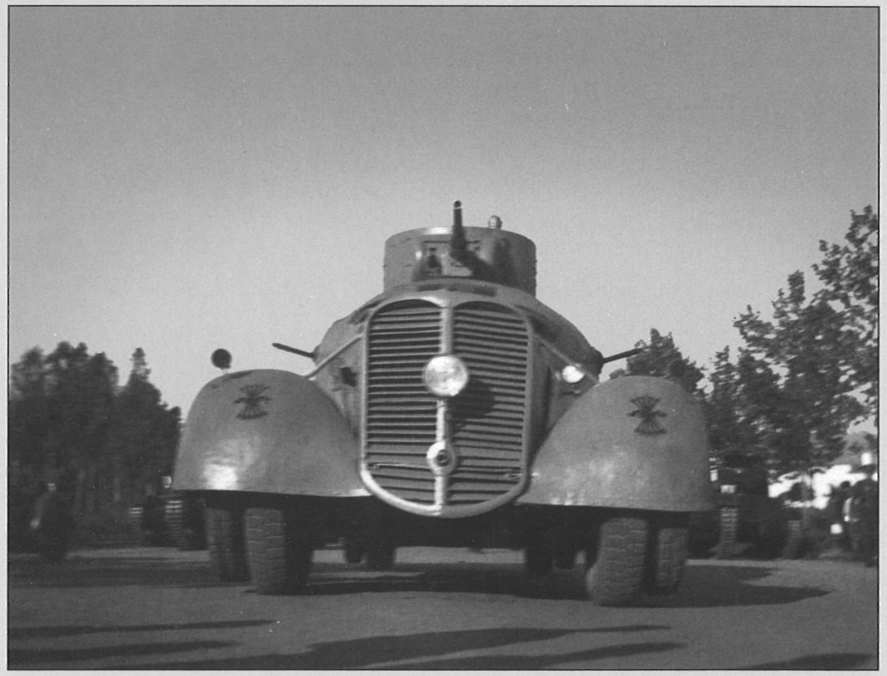
La Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur al completo (tan sólo faltan los carros *Panzer* I que tenía agregados) concentrada en el Estadio de la Exposición –de la Exposición Iberoamericana–, del Real Betis Balompié, previamente a su participación en el Desfile de la Victoria, celebrado en Sevilla el 17 de abril de 1939.

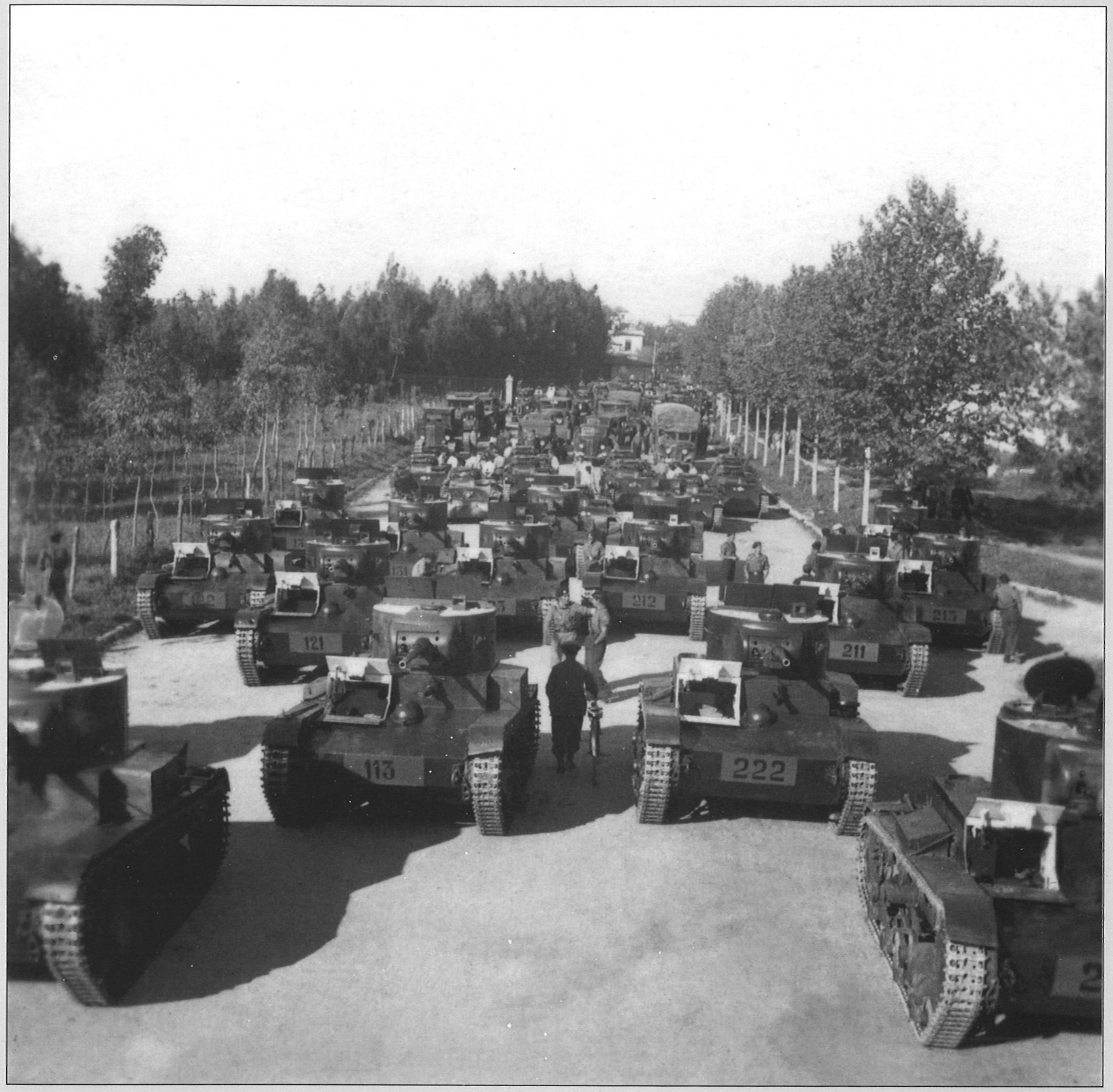


Detalle de los Grupos de Carros Blindados del Ejército del Sur –autoametralladoras FA.1 y 3HC , o tipo ZIS, y autoametralladoras-cañón BA.6– formados en el estadio.

Arriba e izquierda: Diferentes aspectos de la formación de las dos compañías T.26 del Grupo de Carros Oruga en el sevillano Estadio de la Exposición.

17 de abril de 1939. El blindado Hispano Suiza MC.36 del Ejército del Sur encabeza una formación de carros T.26 que va a participar en el Desfile de la Victoria que se celebra en Sevilla en ese día. La imagen permite apreciar, aparte el armamento de la torre –cañón de 45 mm. L/46 Mod. 1932 y ametralladora Degtyarev DT–, las Maxim Tokarev que llevaba en las rótulas laterales.

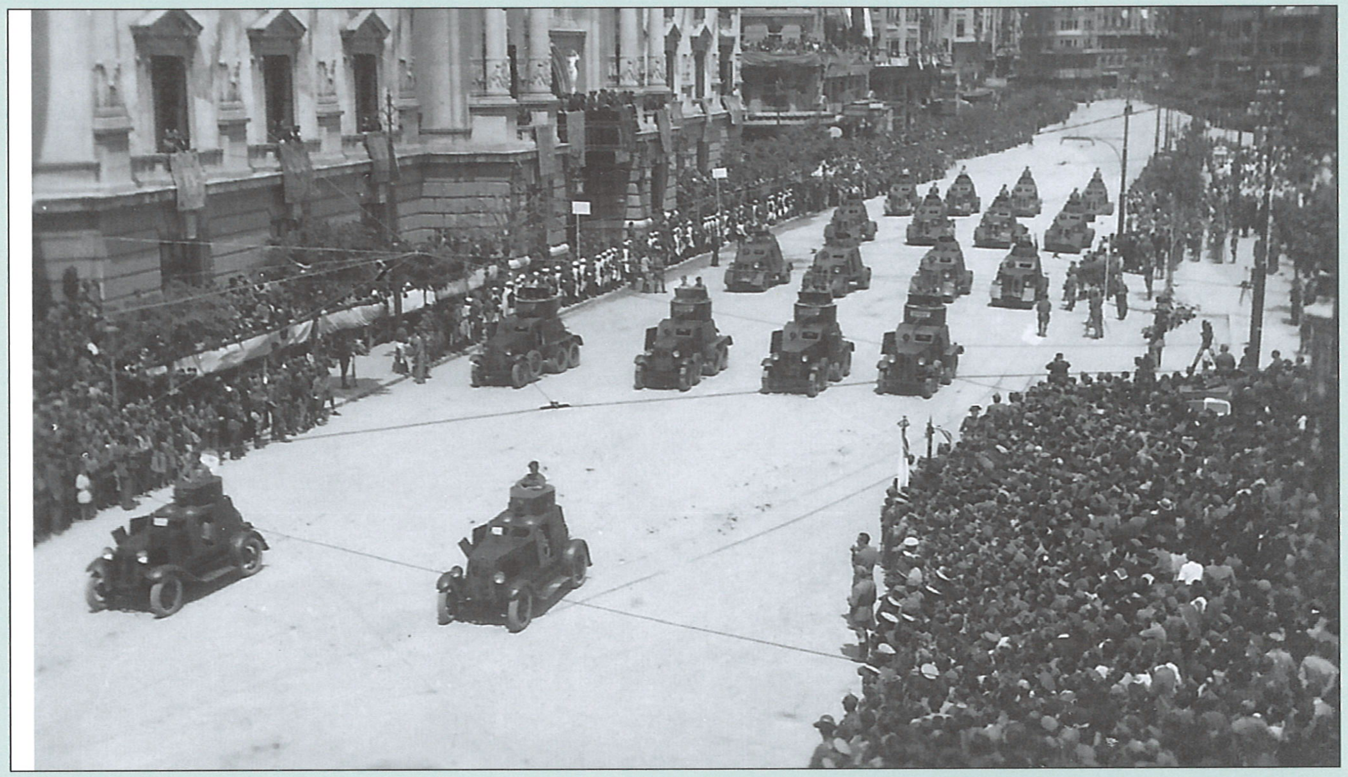




Los T.26 del Grupo de Carros Oruga y los *Panzer* I de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, agregados al Ejército del Sur, a punto para tomar parte en el Desfile de la Victoria de Sevilla. Al fondo, entre los camiones de la unidad, se vislumbra el tractor KhPZ *Komintern*.

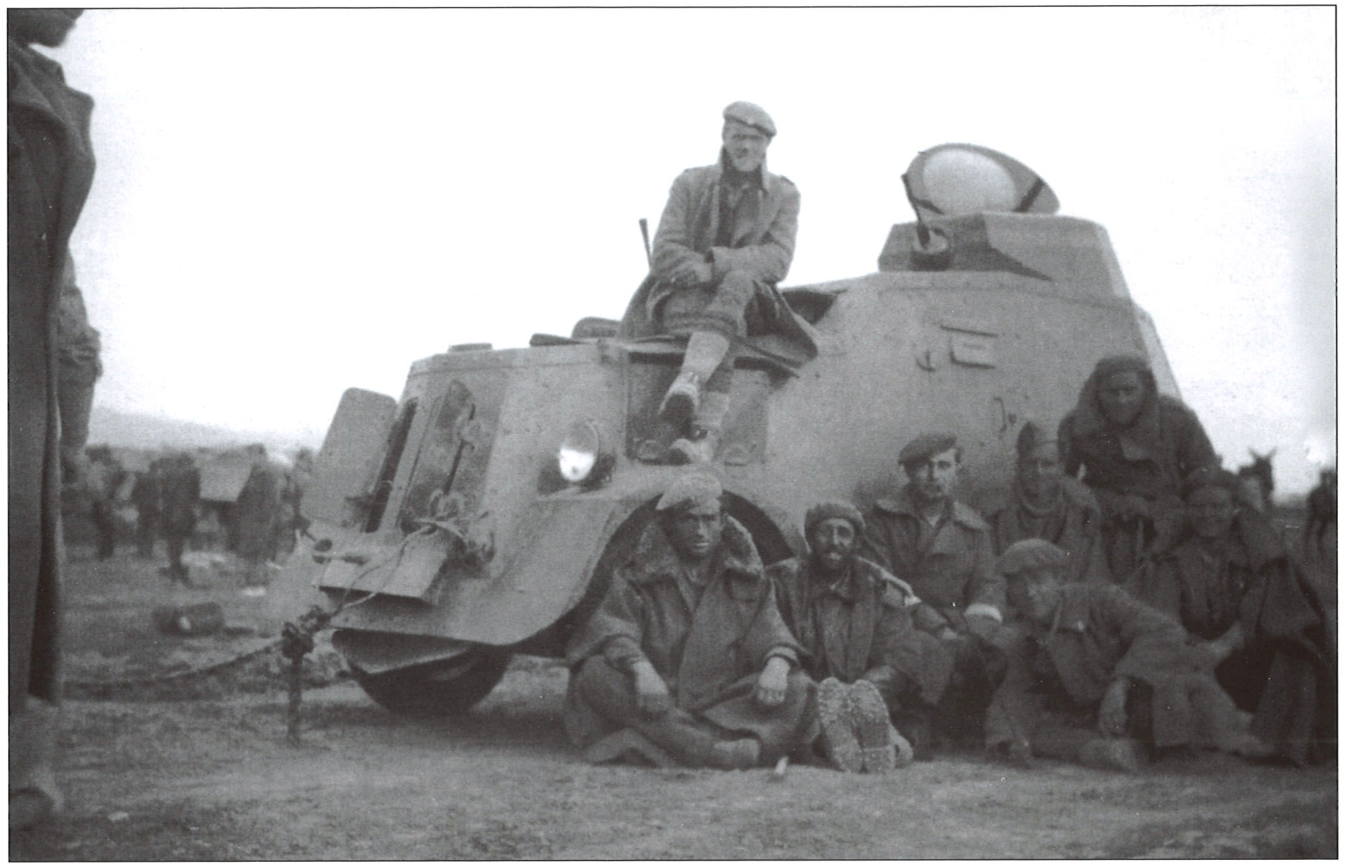
Desfile de la Victoria en Sevilla el 17 de abril de 1939. Paso de los escuadrones de los Grupos de Carros Blindados: autoametralladoras-cañón BA.6 y autoametralladoras 3HC, encabezados por un FA.1.

El 5 de mayo de 1939, la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur participaba en el Desfile de la Victoria celebrado en Valencia. Los escuadrones de los grupos de Carros Blindados desfilan conservando la misma formación con que lo hicieron en Sevilla (foto de la página anterior): FA.1 en cabeza, seguidos por una sección de BA.6 y dos de 3HC.



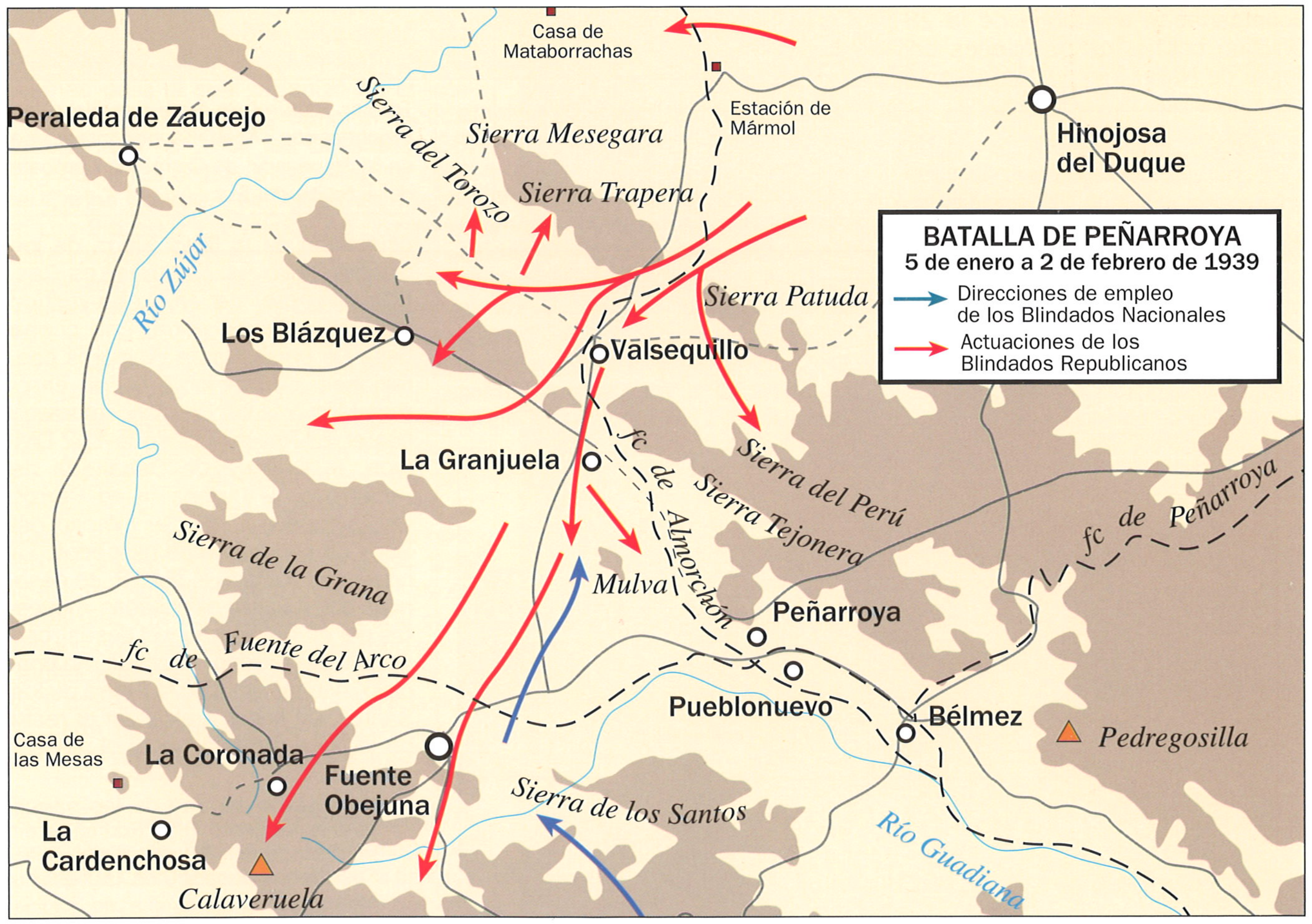
Desfile de la Victoria, en Valencia. El T.26 en primer término –331– es el número 1 de la 3.ª Sección de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión que se había incorporado el 30 de marzo de 1939 a las dos secciones *Panzer* I de la misma compañía agregadas con anterioridad a la Agrupación del Ejército del Sur.

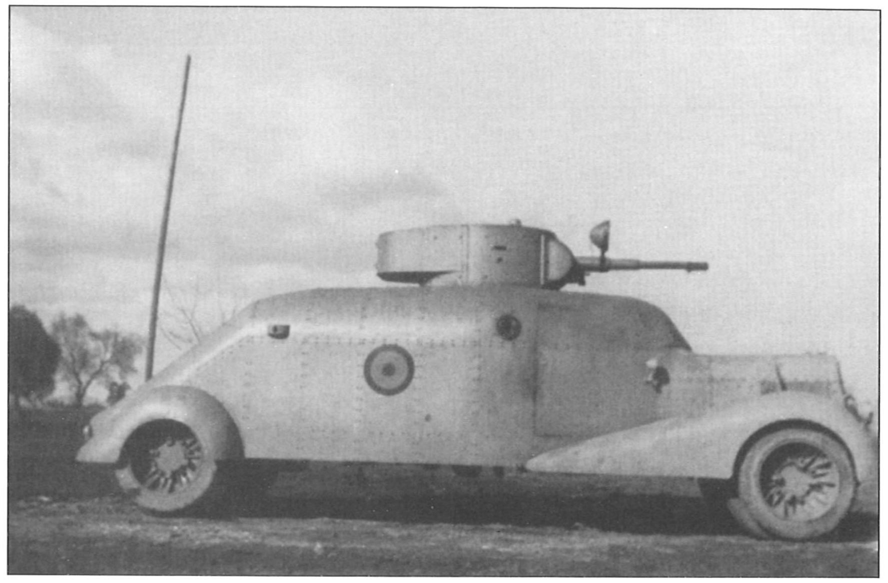
Los *Panzer* I de la 3.ª Compañía, agregados a la Agrupación del Ejército del Sur, desfilando ante el Ayuntamiento de Valencia, donde se había instalado la tribuna presidencial.



Un grupo de requetés se fotografía ante un autoametralladora 3HC del Ejército del Sur (obsérvese la cruz de San Andrés sobre la escotilla de la torre), armado con ametralladoras Degtyarev DP, de la versión para vehículo blindado.

retroceder a la infantería republicana. Los carros, al sentirse aislados, trataron de replegarse igual-

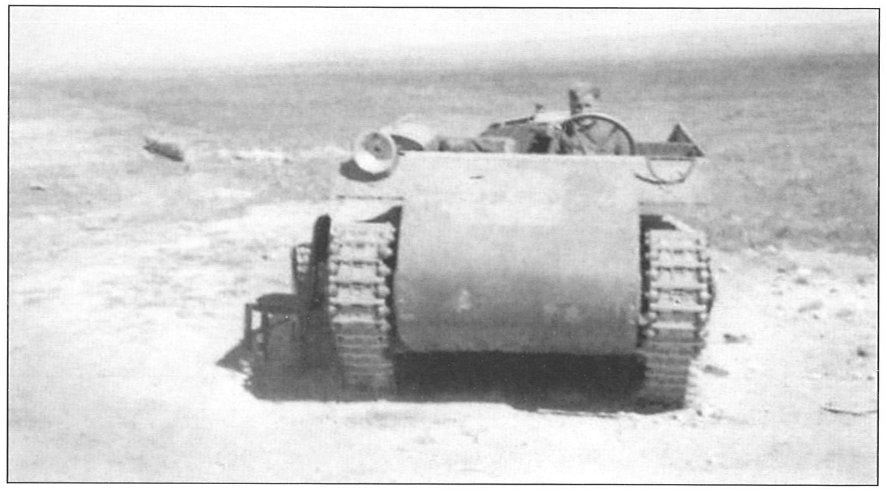

Casa de Mataborrachas
Peraleda de Zaucejo
Sierra del Torozo
Sierra Mesegara
Estación de Mármol
Hinojosa del Duque
Sierra Trapera
BATALLA DE PEÑARROYA
5 de enero a 2 de febrero de 1939
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales
Actuaciones de los Blindados Republicanos
Río Zújar
Sierra Patuda
Los Blázquez
Valsequillo
La Granjuela
fc de Almorchón
Sierra del Perú
Sierra Tejonera
fc de Peñarroya
Sierra de la Grana
Mulva
Peñarroya
fc de Fuente del Arco
Pueblonuevo
Bélmez
Pedregosilla
Casa de las Mesas
La Coronada
Fuente Obejuna
Sierra de los Santos
La Cardenchosa
Calaveruela
Río Guadiana



La imagen nos muestra al blindado Hispano Suiza MC.36 de la Agrupación del Ejército del Sur con un faro colocado extrañamente sobre el cañón. Dicho faro se suprimiría con posterioridad, conservando tan sólo el que llevaba en el centro de la parrilla del radiador.

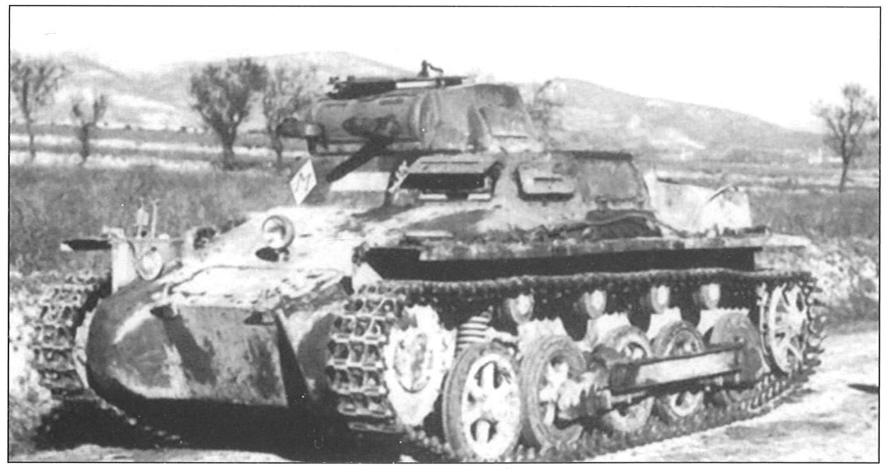
mente, pero fueron atacados por los requetés que, incrustando picos y piedras en las orugas, lograron inmovilizar dos de ellos, quedando en estado de servicio en poder del Tercio, tras abatir a sus tripulantes que habían optado por huir, abandonando los vehículos. Con grandes esfuerzos, se consiguió subir a brazo un contracarro de la 22.ª Batería Antitanque, al mando del sargento de complemento Tirso Rodríguez, hasta las posiciones de la 2.ª Compañía del Tercio, desde las cuales inutilizó con sus disparos otros cuatro T.26[3], que permanecieron abandonados frente a las mismas.

Prácticamente, la penetración republicana había concluido, aunque todavía seguirían unos días de intenso forcejeo, especialmente en dirección a Sierra Mulva, con el fin de abrirse camino hacia Peñarroya, y en los dos bordes de entrada de la bolsa, donde aún perderían el día 11, en el del oeste, otro T.26 de los siete que acompañaban el ataque de la 28 División contra las posiciones del Tercio de Navarra en el Torozo, ante las cuales quedó incendiado.



Tractor *Sadurní de Noya* tomado a los republicanos. Acabaría por integrarse en la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur.

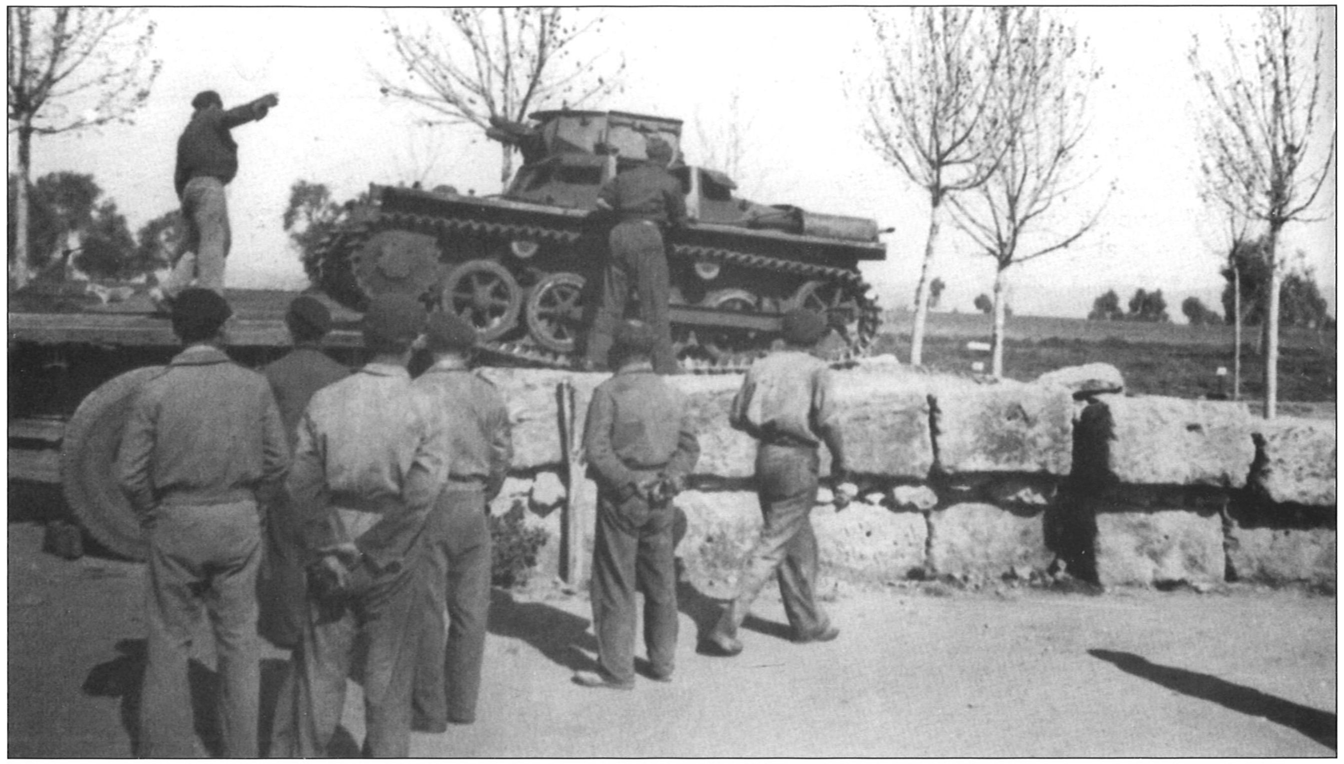
La paralización del avance republicano, no sólo por la extremada resistencia nacional sino también por un intenso temporal de lluvia y viento que se abatió sobre la zona convirtiéndola en un cenagal, dio paso a la preparación de la contraofensiva nacional con los refuerzos acumulados en el sector. Estos se habían estructurado en dos poderosas agrupaciones de divisiones: la de la izquierda, a las órdenes del general García Escámez, y la de la derecha, a las del también general Muñoz Castellanos. Esta última disponía la ocupación de la línea Sierra de los Santos-Cerro del Castaño-Los Castillejos-Loma de la Loba-vértice Caleras a fin de ganar una buena base de partida para ulteriores operaciones. La maniobra quedó encomendada a la 60 División, reforzada con el 2.º Regimiento de la 112 División, la Brigada de Caballería de Peñarroya, la Compañía de Carros Oruga (nueve T.26) del Ejército del Sur y un escuadrón de blindados. La operación, iniciada el día 18, se desarrolló con muchas dificultadas impuestas por el mal tiempo y el desastroso estado del terreno, logrando, en principio, ocupar tan sólo la Sierra de los Santos sin llegar a alcanzar el resto de la línea prevista hasta el día 23.



Panzer I *Ausf.* B de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, agregada a la Agrupación del Ejército del Sur en la segunda mitad de marzo de 1939. El rombo blanco con la 'M' nos indica que se trata del vehículo de mando de la Compañía.

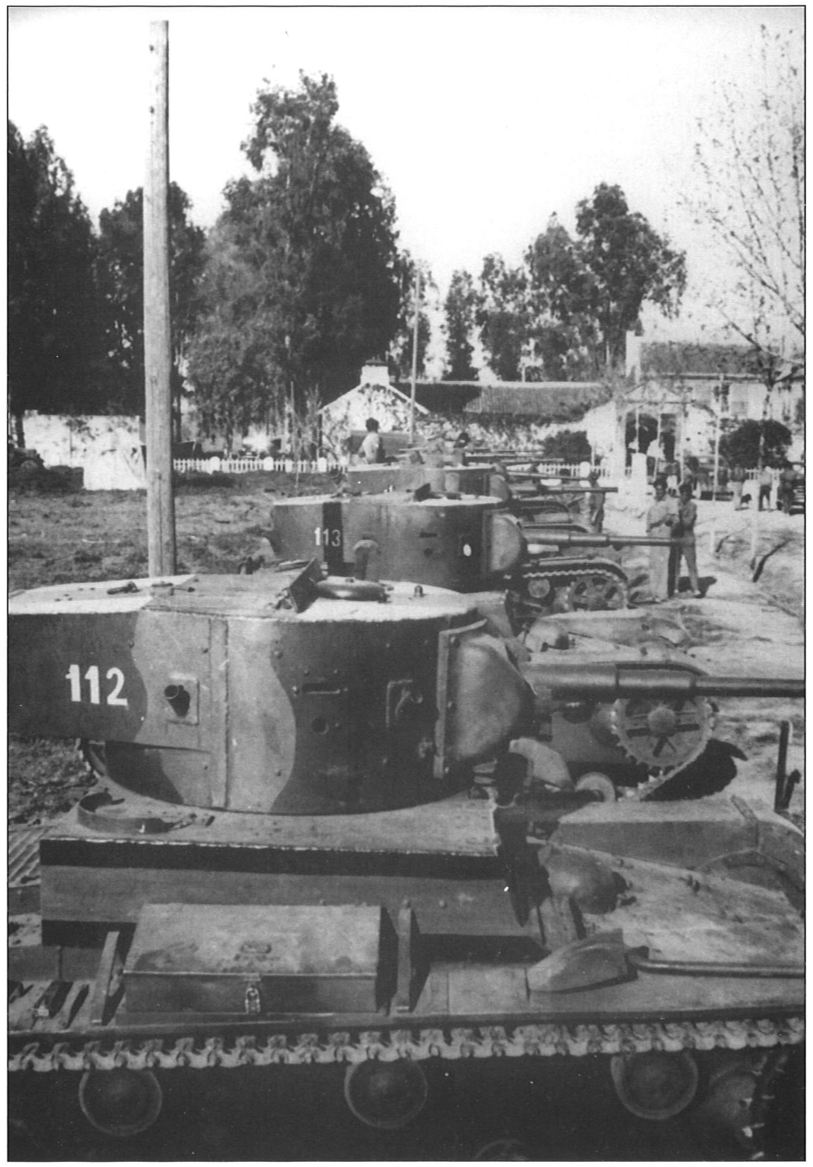
---

[3] Un disparo de uno de los carros hirió al sargento Tirso Rodríguez en un brazo, que hubo de amputársele. Fue recompensado con la Medalla Militar Individual.

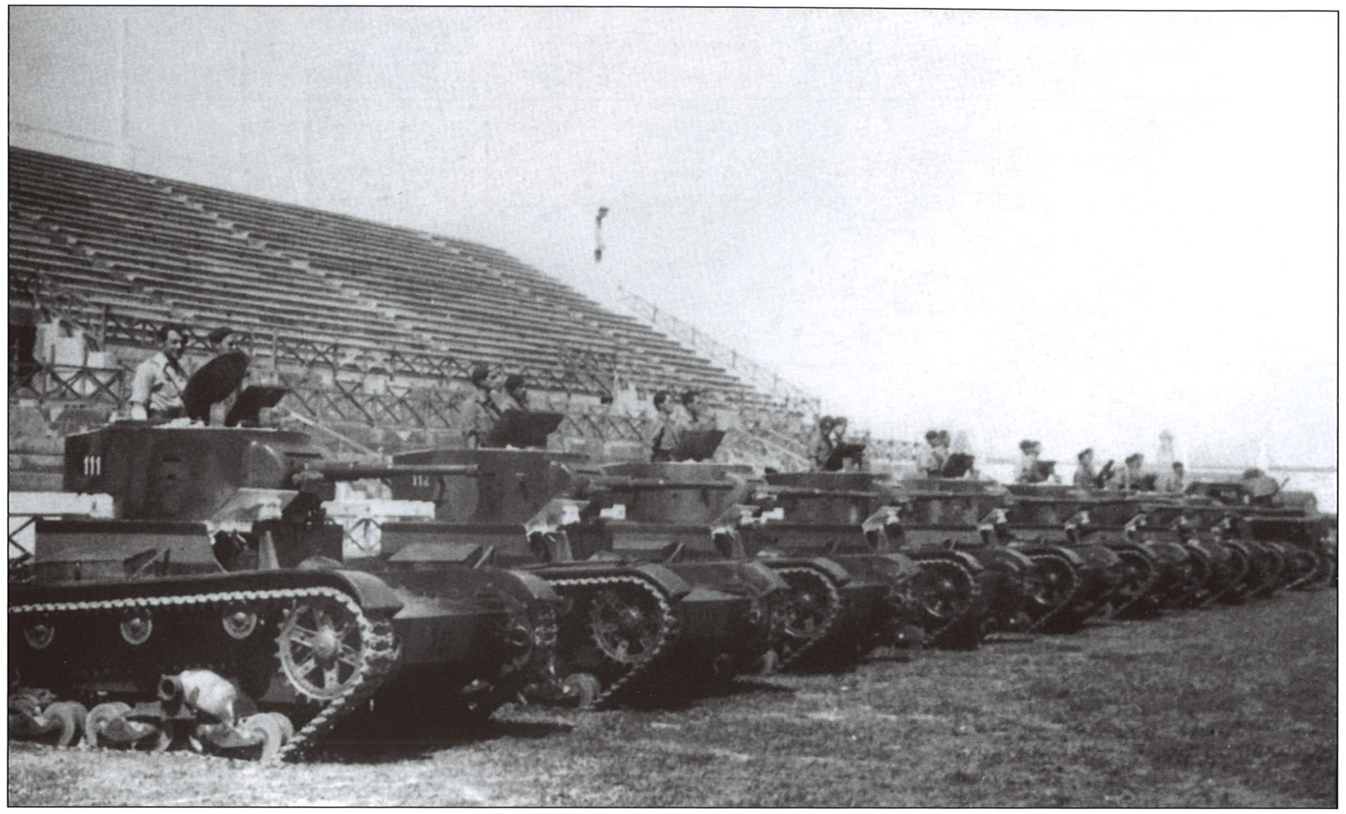


Un carro *Panzer* I, de los agregados a la Agrupación del Ejército del Sur, embarca en un camión desde el dique de piedra construido al efecto en la base de Las Quemadas.

Entretanto, el Ejército de Extremadura, republicano, decidido a acabar con la resistencia nacional en las sierra Mesegara y Trapera, había dispuesto una maniobra de doble envolvimiento de las mismas para la cual organizó en el interior de la bolsa una Agrupación táctica, denominada "C", con las Divisiones 38, 71 y 61, a las órdenes del teniente coronel Carlos Cuerda, con Puesto de Mando en Los Blázquez y la misión de atacar las mencionadas sierras desde el sur, en combinación con el XVII Cuerpo de Ejército –Divisiones 19, 64 y 73 y 4.ª Brigada de Caballería– que lo haría desde el norte, desde el exterior de la bolsa. Las divisiones del XVII C.E. contarían con la cooperación de cinco compañías de tanques y tres de blindados, mientras las de la Agrupación C tendrían el apoyo de una compañía de tanques, con siete T.26. El ataque tuvo lugar el día 17, efectuándolo –en el sector del XVII C.E.– la 64 División, con dos compañías de carros en vaguardia, y la 73 División, con una compañía, sobre los Moritos y Mataborracha, saldándose con un rotundo fracaso, al igual que el cosechado por la Agrupación "C", con su compañía de carros, desde el interior de la bolsa. Volvería a intentarse



Carros T.26 de la 1.ª Compañía del Grupo de Carros Oruga del Ejército del Sur formados en su base de Las Quemadas, luciendo la bandera nacional pintada en los laterales de la barcaza.



La 1.ª Compañía de T.26 concentrada en el Estadio de la Exposición, del Real Betis Balompié, para participar en el desfile de la Victoria, en Sevilla.

la maniobra los días 20 –a cargo de la 19 División, que perdió cinco de los carros que la apoyaban–, 21 y 23, obteniendo idénticos resultados nulos.

El día 24 comenzaría la contraofensiva nacional, que fue ocupando todo el interior de la bolsa hasta dejar el 4 de febrero la línea del frente donde se hallaba más o menos al iniciarse las operaciones. A lo largo de la batalla las tropas nacionales capturaron 12 carros T.26 y tres blindados e inutilizaron otros 32 carros y un blindado.

Con estas capturas, la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur organizó una 2.ª Compañía de carros T.26, alcanzando así su configurción definitiva:

AGRUPACIÓN DE CARROS DE COMBATE DEL EJÉRCITO DEL SUR

Mando.- Comandante Miguel Cabanellas Torres
Plana Mayor.- Un autoametralladora-cañón Hispano Suiza MC.36

Grupo de Carros Oruga
    1.ª Compañía, con 9 carros T.26
    2.ª Compañía, con 9 carros T.26.
    Sección de carros Renault
    Un tractor oruga KhPZ *Komintern*
    Un tractor oruga *Sadurní de Noya*

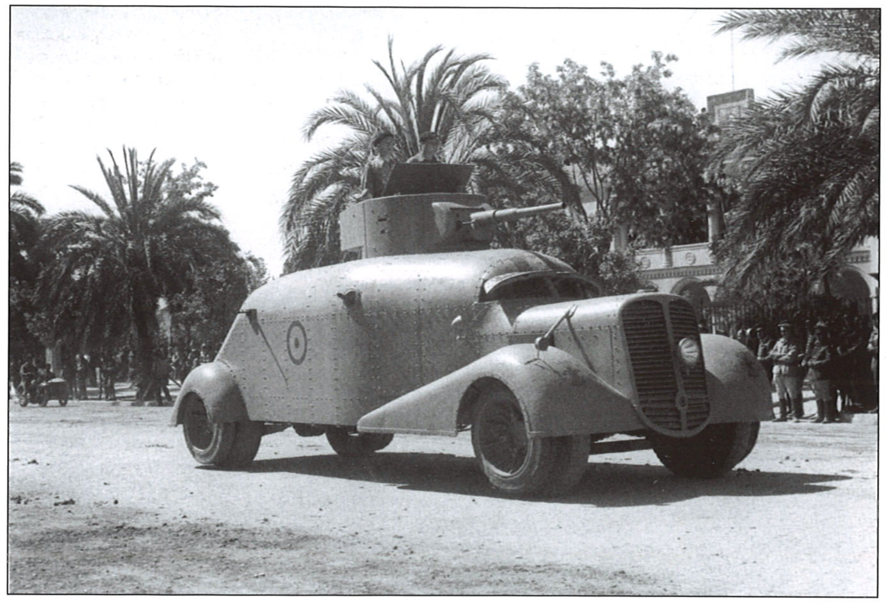
1.er Grupo de Carros Blindados
    1.er Escuadrón Pesado, con 2 autoametralladoras FA.1 y 8 autoametralladoras-cañón BA.6
    2.º Escuadrón Ligero, con 2 autoametralladoras FA.1 y 8 autoametralladoras 3HC.
    3.er Escuadrón Ligero, con 2 autoametralladoras FA.1 y 8 autoametralladoras 3HC.

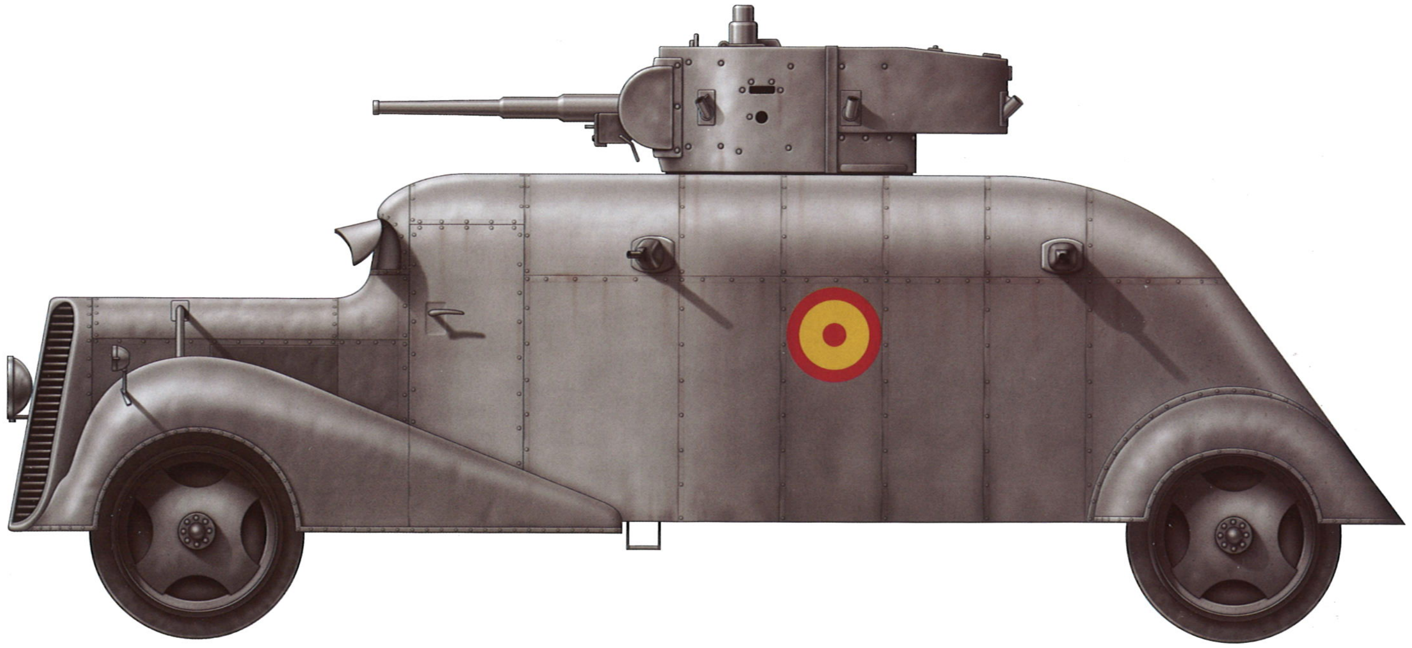
2.º Grupo de Carros Blindados
    4.º Escuadrón Pesado, con 2 autoametralladoras FA-1 y 8 autoametralladoras-cañón BA.6
    5.º Escuadrón Ligero, con 2 autoametralladoras FA.1 y 8 autoametralladoras 3HC.
    6.º Escuadrón Ligero, con 2 autoametralladoras FA.1 y 8 autoametralladoras 3HC.

Unidad Taller

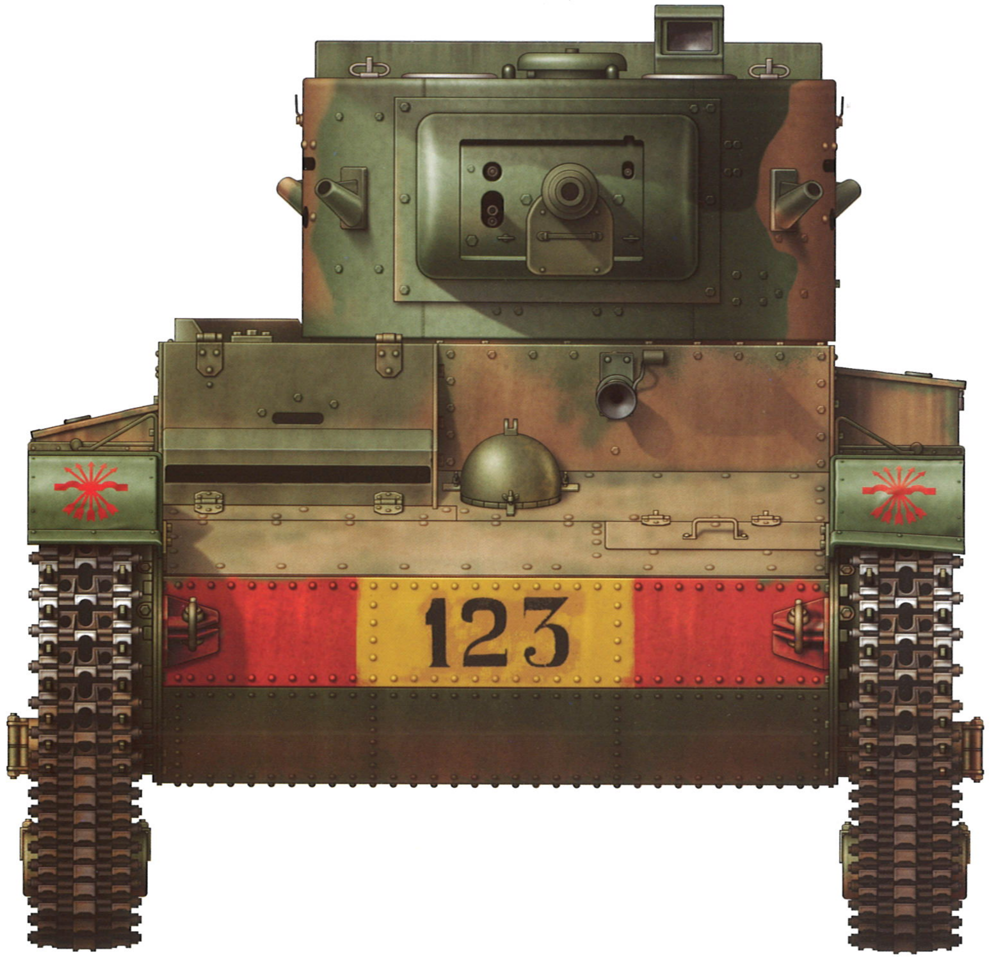
Los frentes de Extremadura y Andalucía, como los del resto de España, ya no volverían a presenciar operaciones de importancia hasta la ofensiva final de la contienda; la denominada por los nacionales "Ofensiva de la Victoria". Para ella, las fuerzas blindadas del Ejército del Sur recibieron un pequeño refuerzo, consistente en once *Panzer* I pertenecientes a las Secciones 1.ª y 2.ª de la 3.ª Compañía del 1.er Batallón de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión. Dicha Agrupación había sido organizada el 1 de octubre de 1938 sobre la precedente Bandera de Carros de Combate de la Legión, con una plantilla similar a base, ahora, de dos batallones, el 1.º de los cuales disponía de las compañías 1.ª y 2.ª, con carros *Panzer* I, y 3.ª con carros T.26B, mientras que el 2.º Batallón encuadraba las compañías 4.ª y 5.ª de *Panzer* I y la 6.ª de T.26. Sin embargo, y pese a esta orgánica teórica, desde la propia Batalla del Ebro, en que se creó la Agrupación, todas las compañías –e, incluso, las secciones, en algunos casos– emplearon mezclados carros de los dos tipos, ante el reconocimiento generalizado de la imposibilidad de los *Panzer* I, armados tan sólo con ametralladoras, para enfrentarse en solitario a los carros/cañón republicanos. Así, la citada 3.ª Compañía, que inicialmente debe-

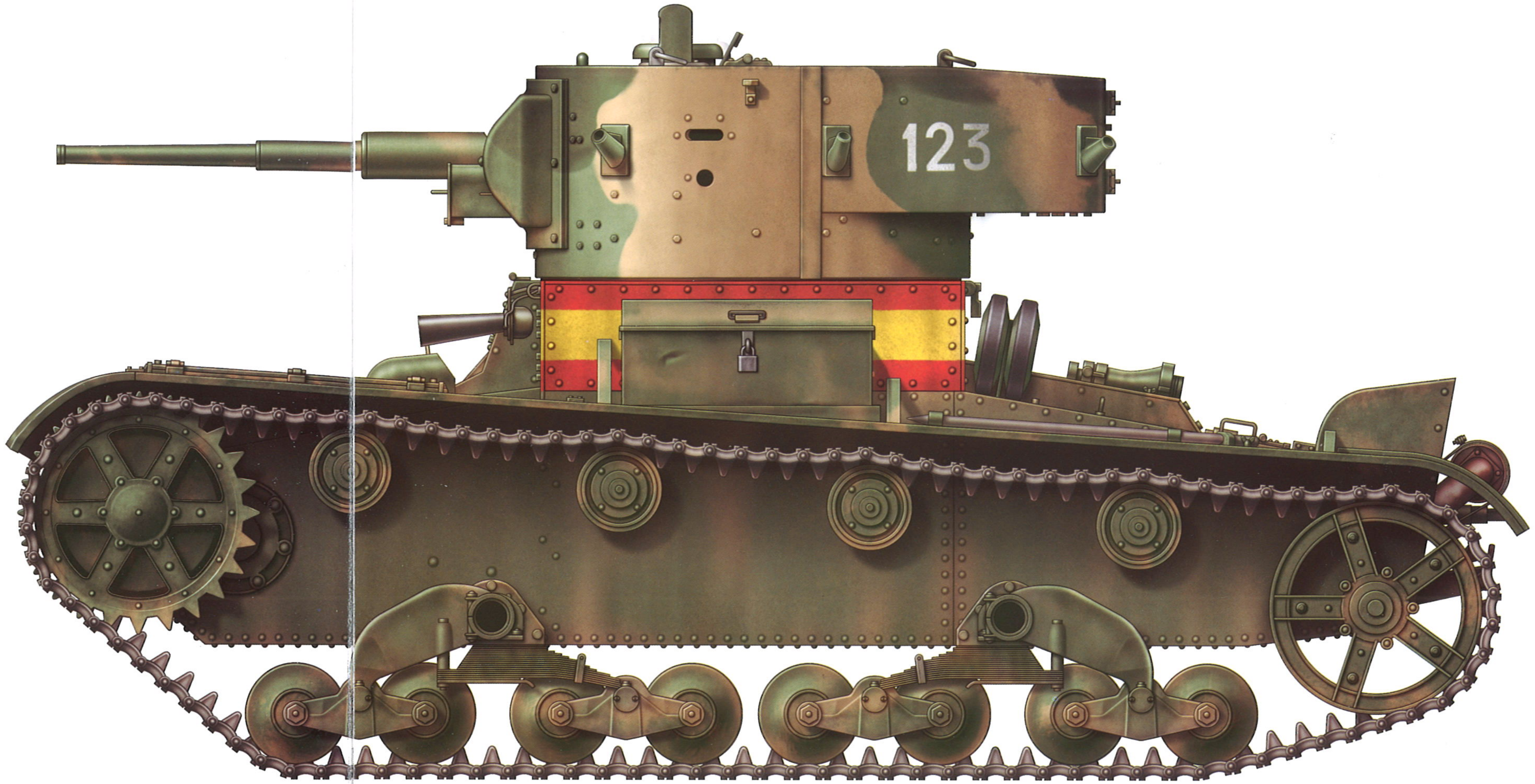
17 de abril de 1939. Un autoametralladora de modelo poco convencional –tal vez un ejemplar de preserie de los blindados 3HC– encabeza el desfile, en Sevilla, de la Agrupación de Carros del Ejército del Sur, seguido por el autoametralladora-cañón Hispano Suiza MC.36 de la Plana Mayor de la Agrupación.

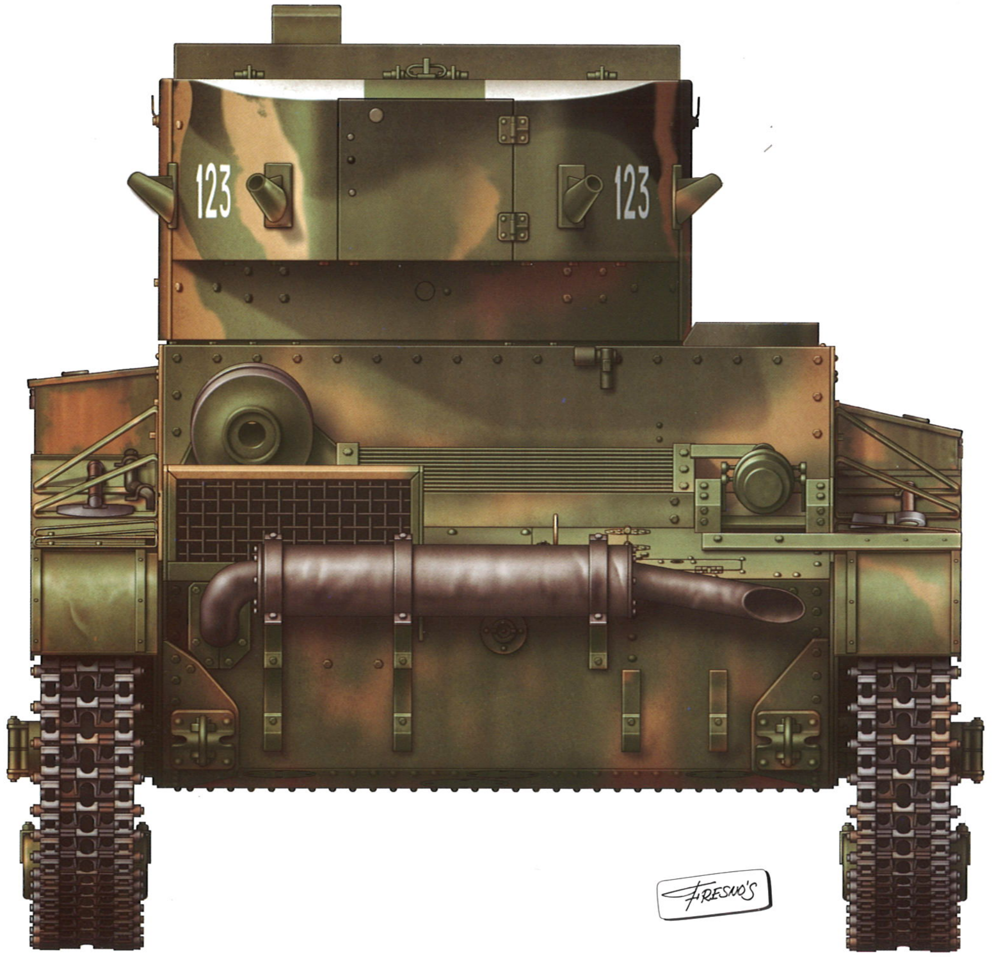


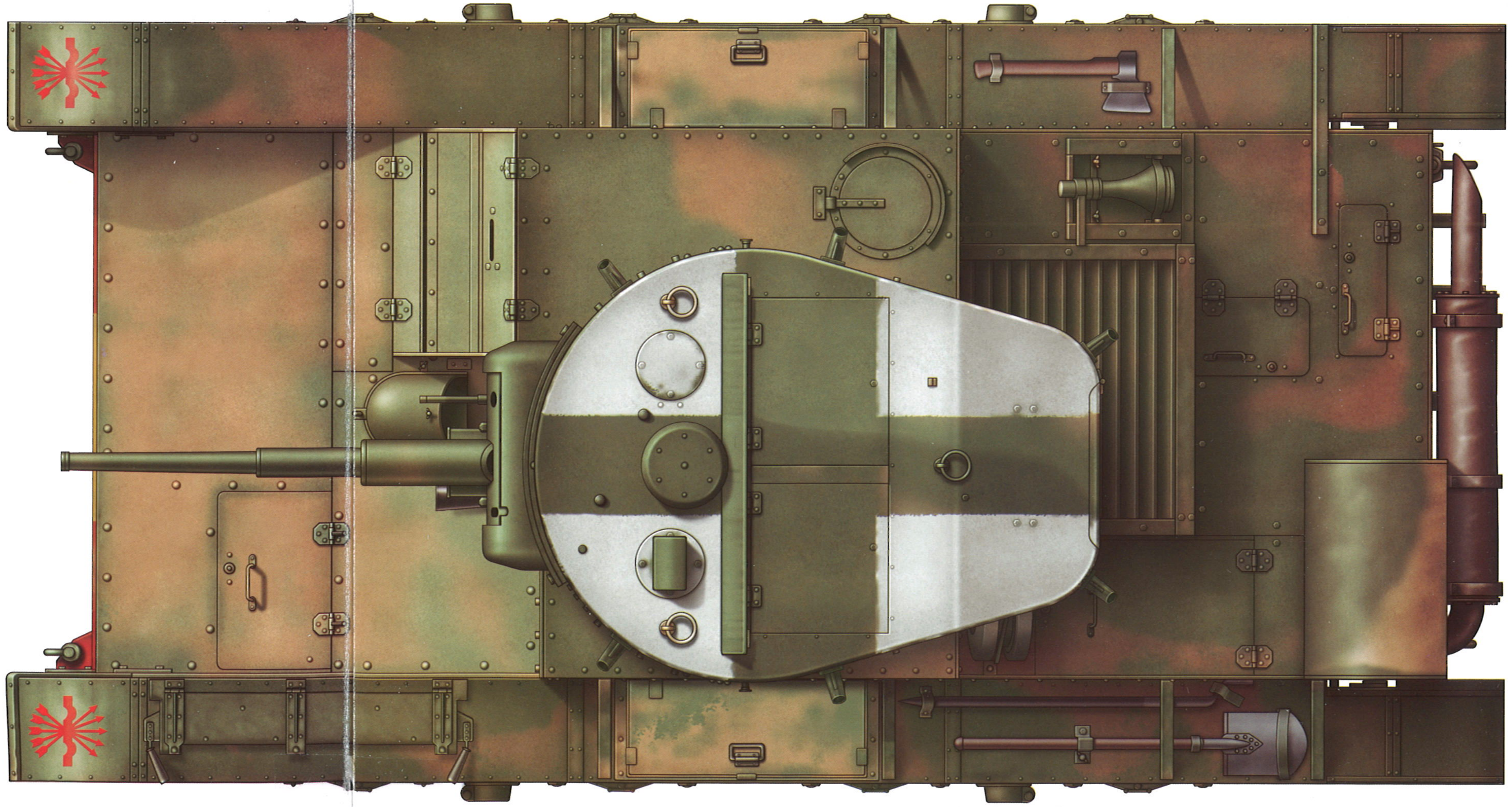


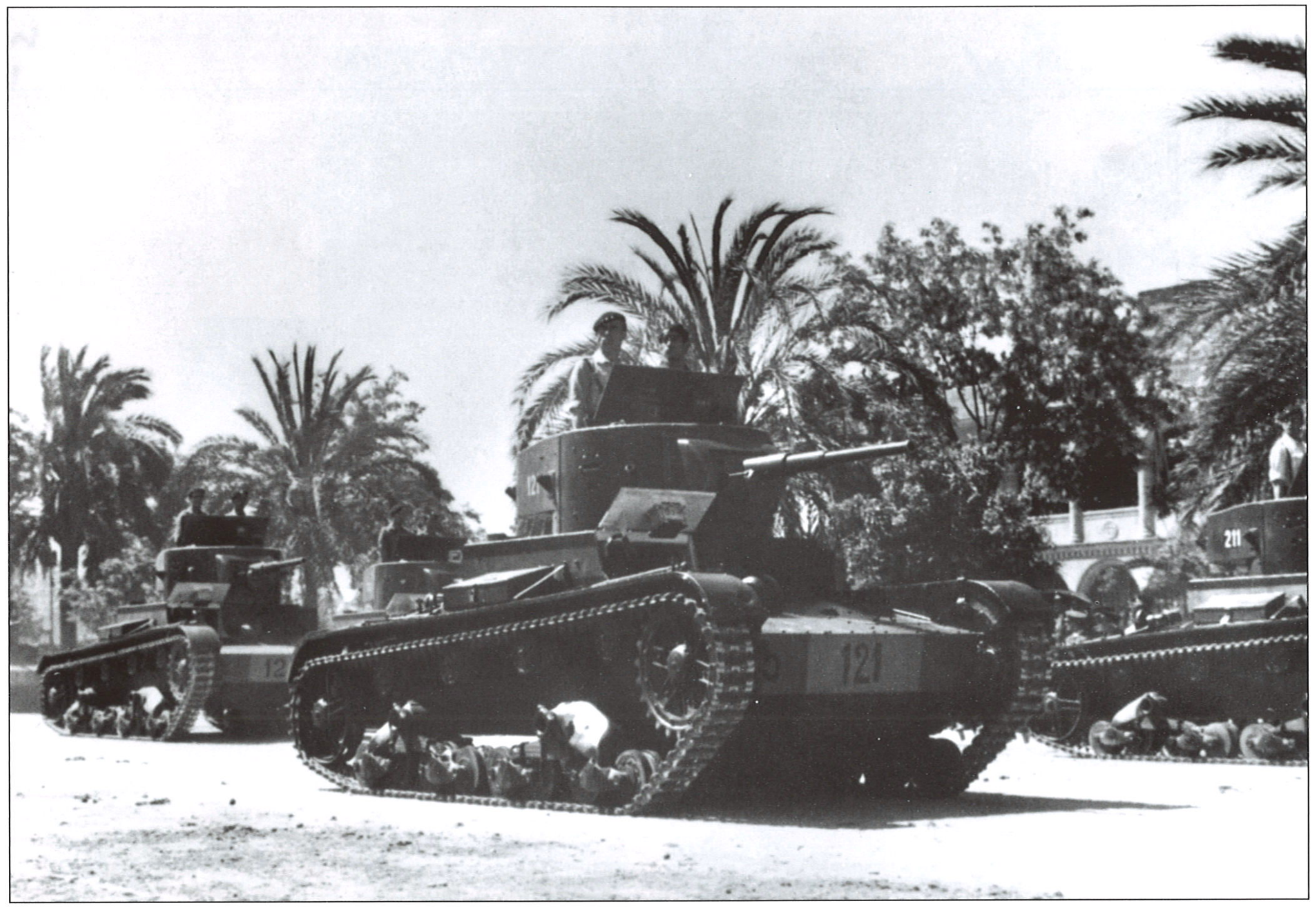
El autoametralladora-cañón Hispano Suiza MC.36 participaría en el Desfile de la Victoria de Sevilla ya sin el faro que había llevado anteriormente sobre el cañón. (Biblioteca Nacional.)
Ilustración: Julio López Caeiro.


123


123

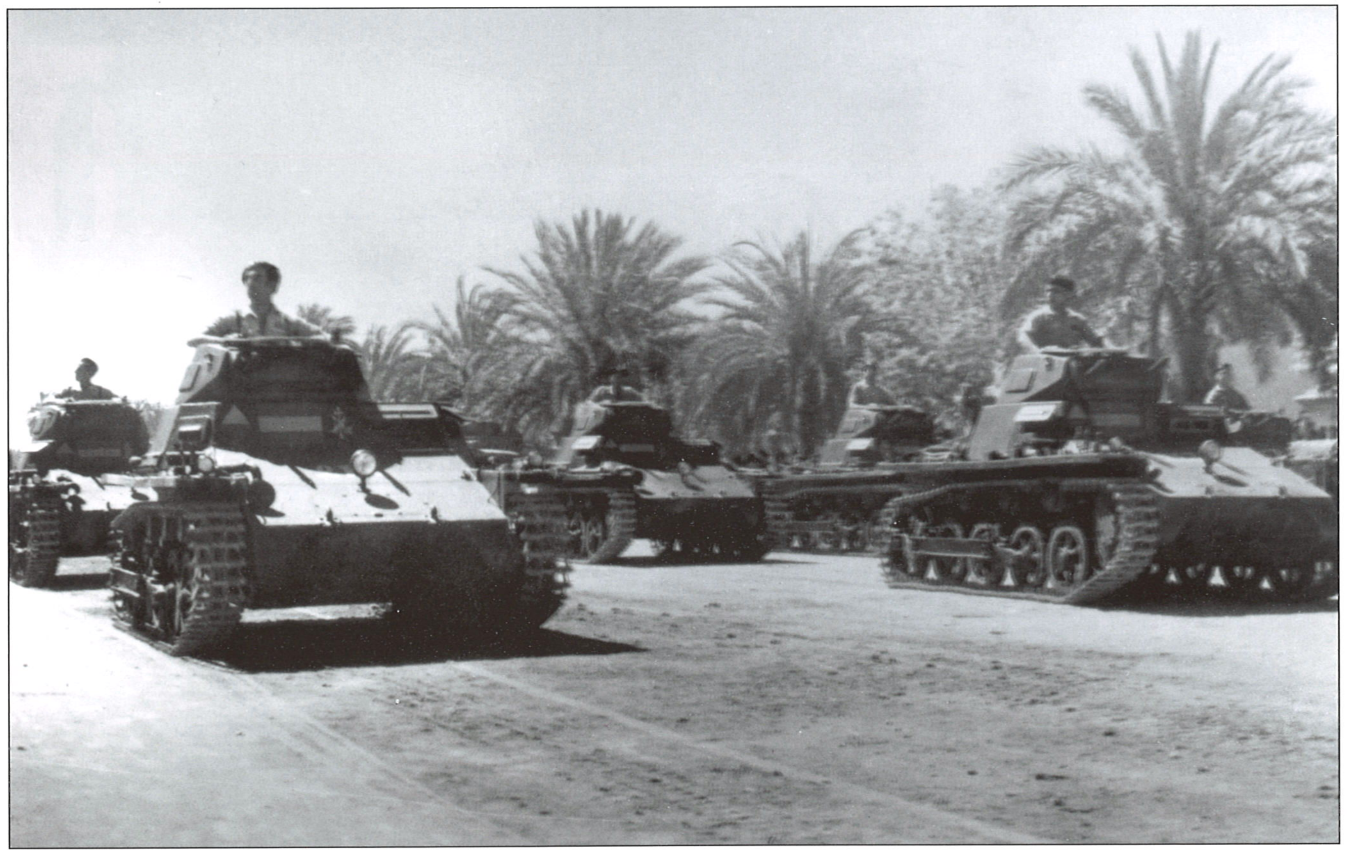

123
123

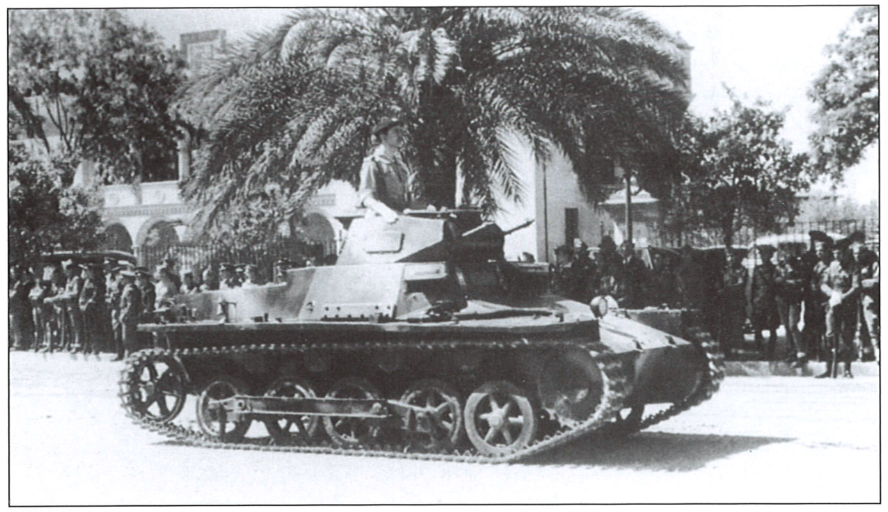




Los carros T.26 del Ejército del Sur en el Desfile de la Victoria de Sevilla. La imagen nos muestra concretamente el paso de los vehículos de la 2.ª Sección de la 1.ª Compañía del Grupo de Carros Oruga. (Biblioteca Nacional.)

Los *Panzer* I de la 1.ª Sección de la 3.ª Compañía (rombos con la mitad superior blanca y la inferior roja) de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión en el Desfile de la Victoria de Sevilla. (Biblioteca Nacional.)



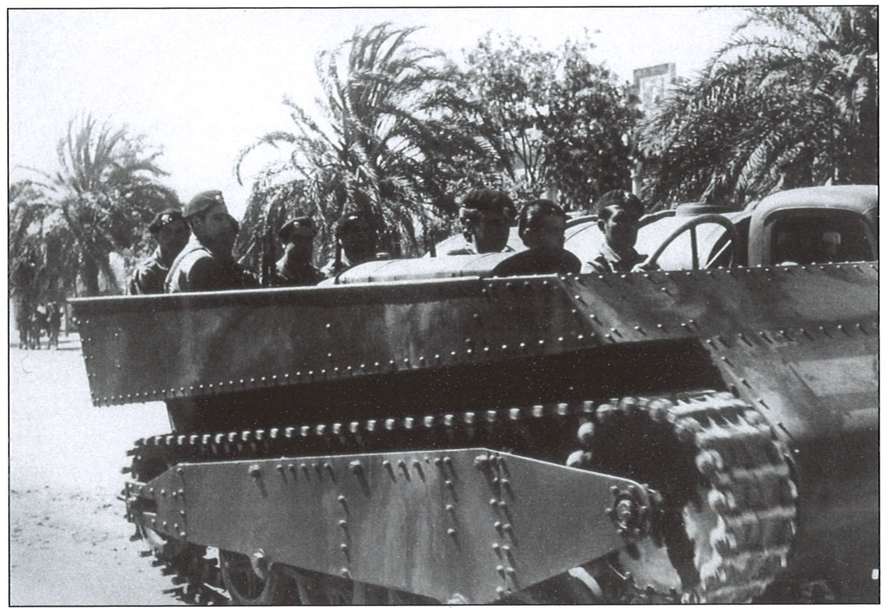


Panzer I *Ausf.* B, mando de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, durante el Desfile de la Victoria en Sevilla.

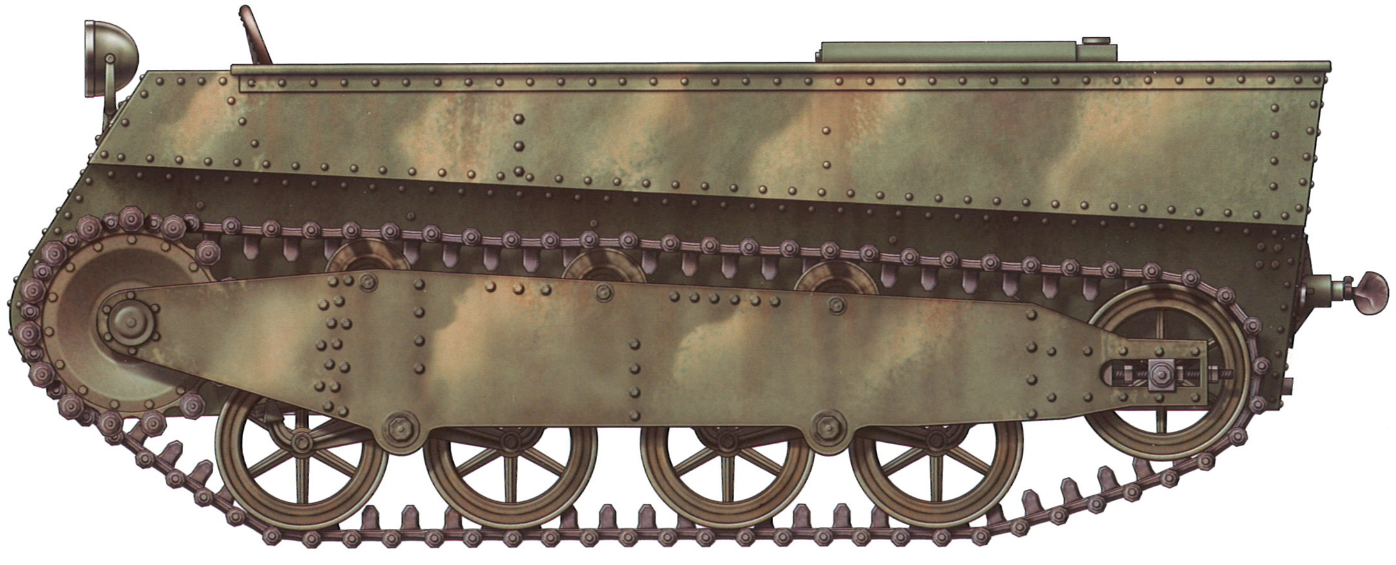
ría haber estado formada con carros soviéticos capturados, sólo retenía éstos entre los componentes de su 3.ª Sección, en tanto que las 1.ª y 2.ª Secciones se hallaban equipadas con *Panzer* I, recibidos a cambio de los T.26 cedidos a las otras dos compañías que, de tal suerte, disponían igualmente de una plantilla mixta.

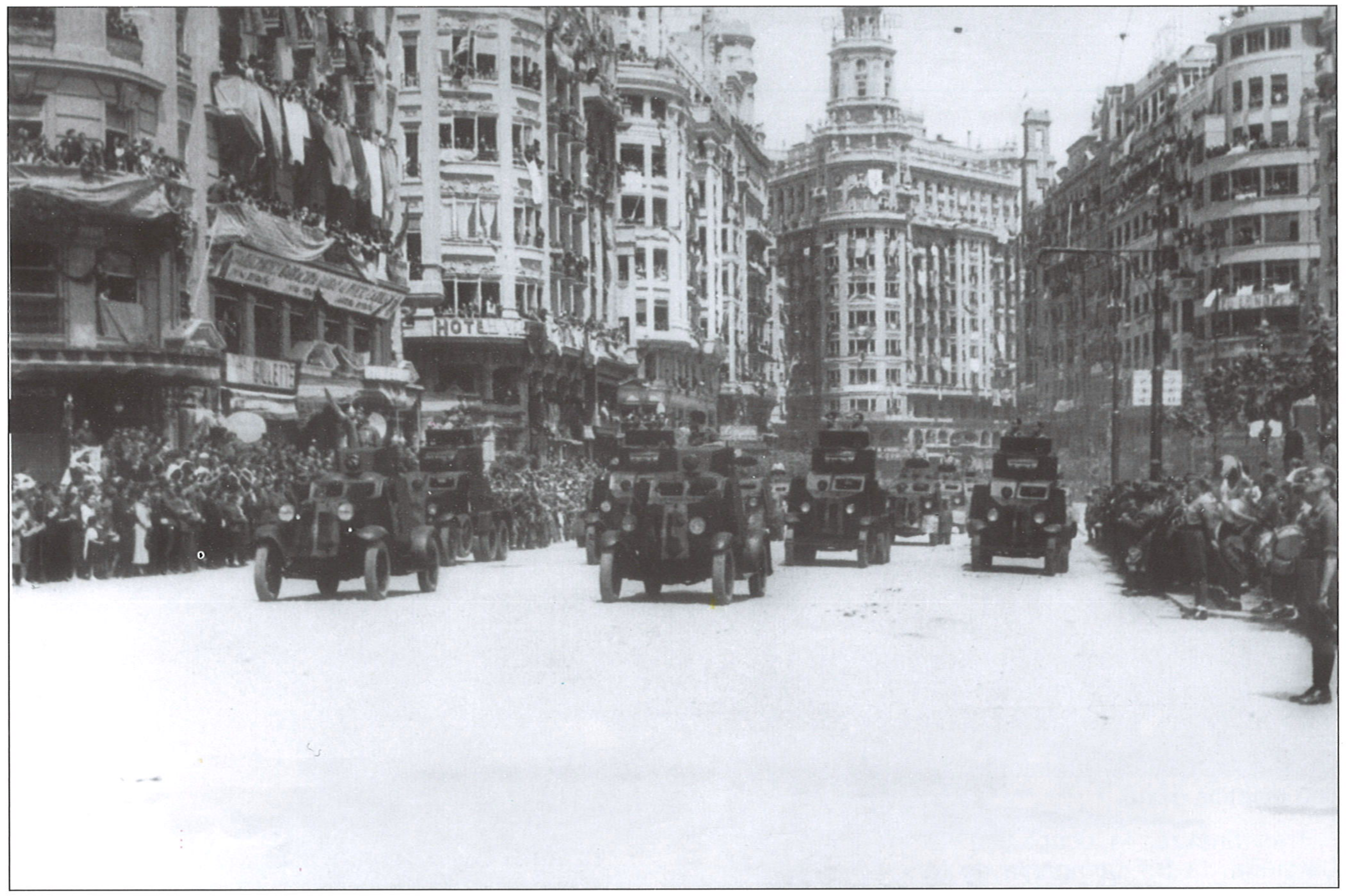
Tras finalizar la ocupación de Cataluña, la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión (Ejército del Norte) fue enviada a Andalucía, vía Ateca (Zaragoza), Ávila –donde dejó su 3.ª Sección, que sería afectada al C.T.V.-, Mérida y Córdoba, llegando el 18 de marzo a la base de Las Quemadas, en Sevilla. Desde allí, se desplazaría al frente de Córdoba, quedando la 1.ª Sección agregada a la 112 División (coronel Baturone) del C.E. de Andalucía (general Muñoz Castellanos) para tomar parte en la ruptura del frente en el sector de Espiel. La 2.ª Sección quedó asignada a la 13 División (general Barrón) del C.E. Marroquí (general Yagüe), que debería atacar por el sector de Peñarroya. Ambas secciones, con el encuadramiento indicado, rompieron el frente el 26 de marzo, avanzando tras una leve resistencia inicial: la 1.ª Sección hasta Pozoblanco y la 2.ª hasta el Viso, después de ocupar los pueblos de Belalcázar e Hinojosa del Duque. En las jornadas siguientes, continuarían avanzando, ya sin resistencia enemiga, hasta Villanueva de Córdoba, la 1.ª Sección, y hasta Almadén, la 2.ª. En la práctica, la guerra había terminado.

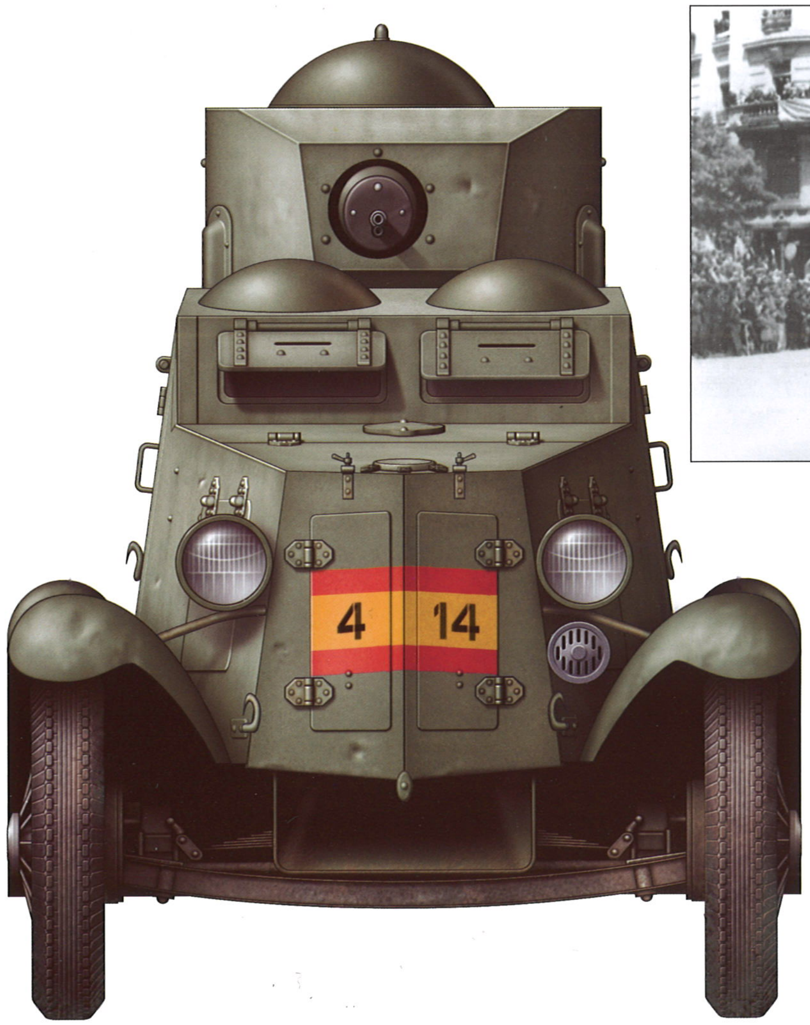
No se han podido obtener noticias concretas sobre la participación de la Agrupación de Carros de



Una última foto del Desfile de la Victoria de Sevilla nos muestra la participación en el mismo del tractor *Sadurní de Noya*, tomado al enemigo, encuadrado en la Agrupación del Ejército del Sur. (Biblioteca Nacional.)
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



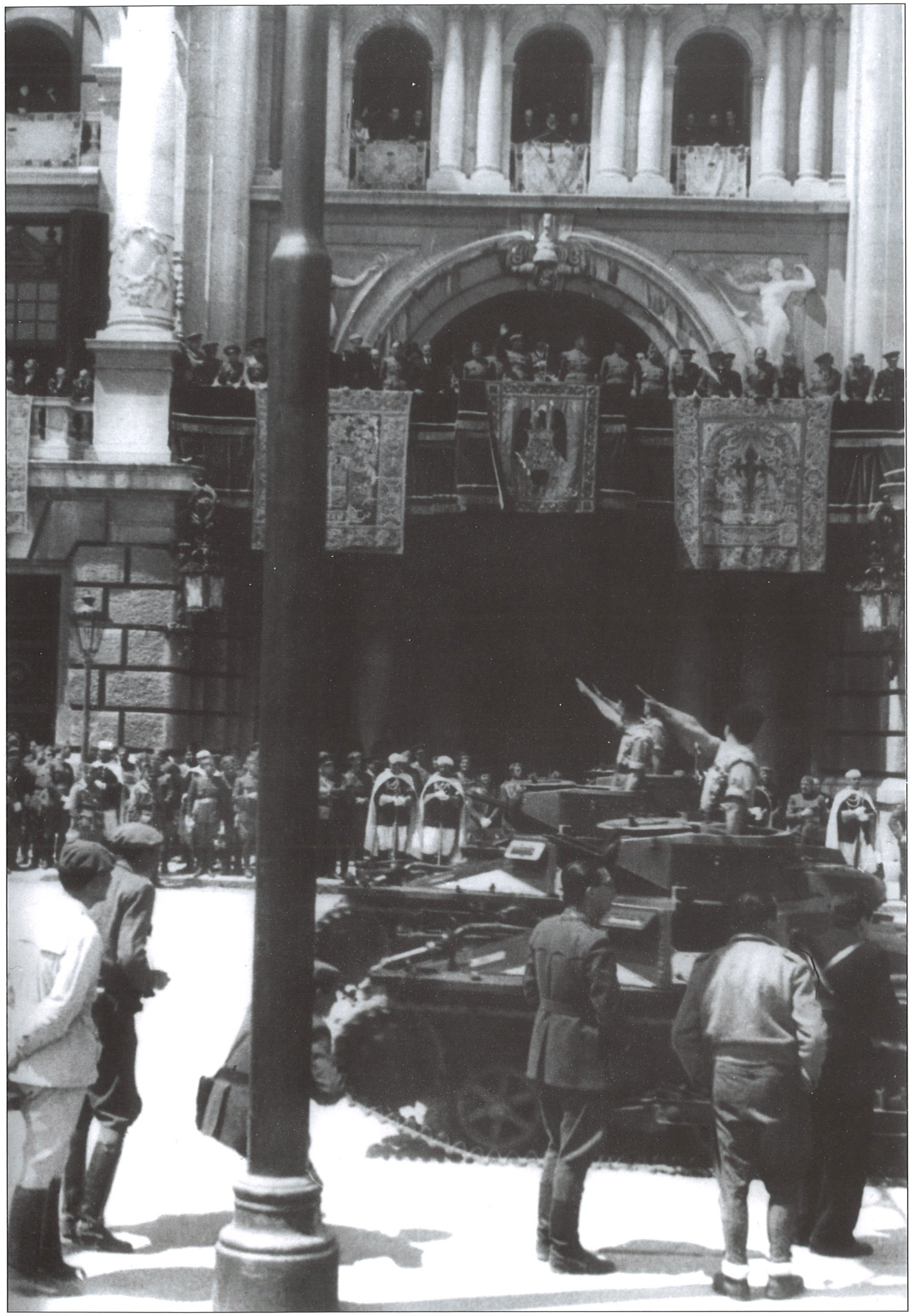


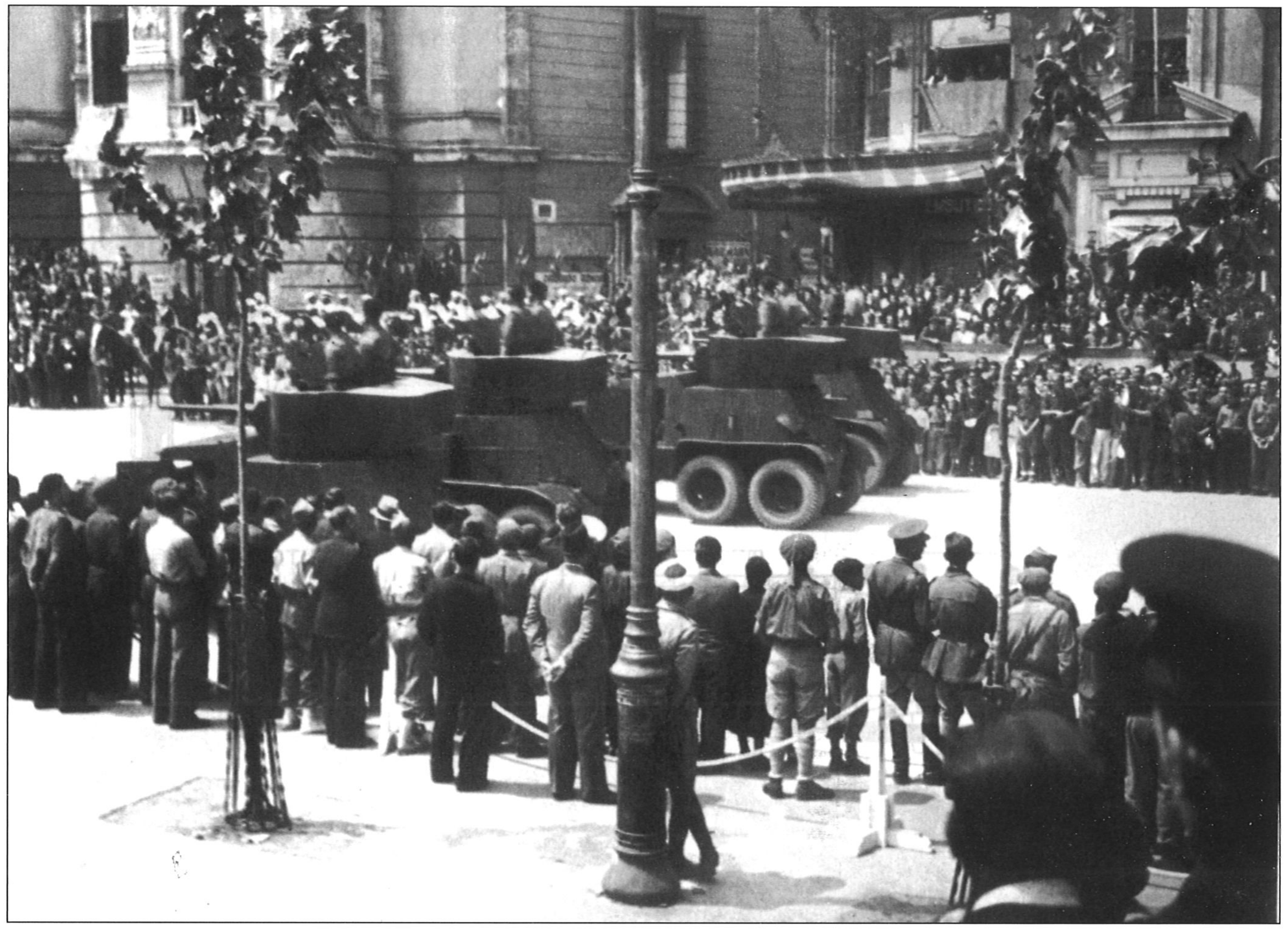


5 de mayo de 1939, Desfile de la Victoria en Valencia. La Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur, que participa en él al completo, hace su entrada en la Plaza del Ayuntamiento, llevando en vanguardia dos autoametralladoras FA.1 a los que sigue una sección de blindados BA.6 y otra de 3HC. (Archivo General de la Administración.)
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Combate de Ejército del Sur en esta última ofensiva, aunque es muy probable que sus

Página siguiente: Los *Panzer* I de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, agregados al Ejército del Sur, pasan ante la presidencia del desfile, instalada en el balcón central del Ayuntamiento de Valencia. (Archivo General de la Administración.)



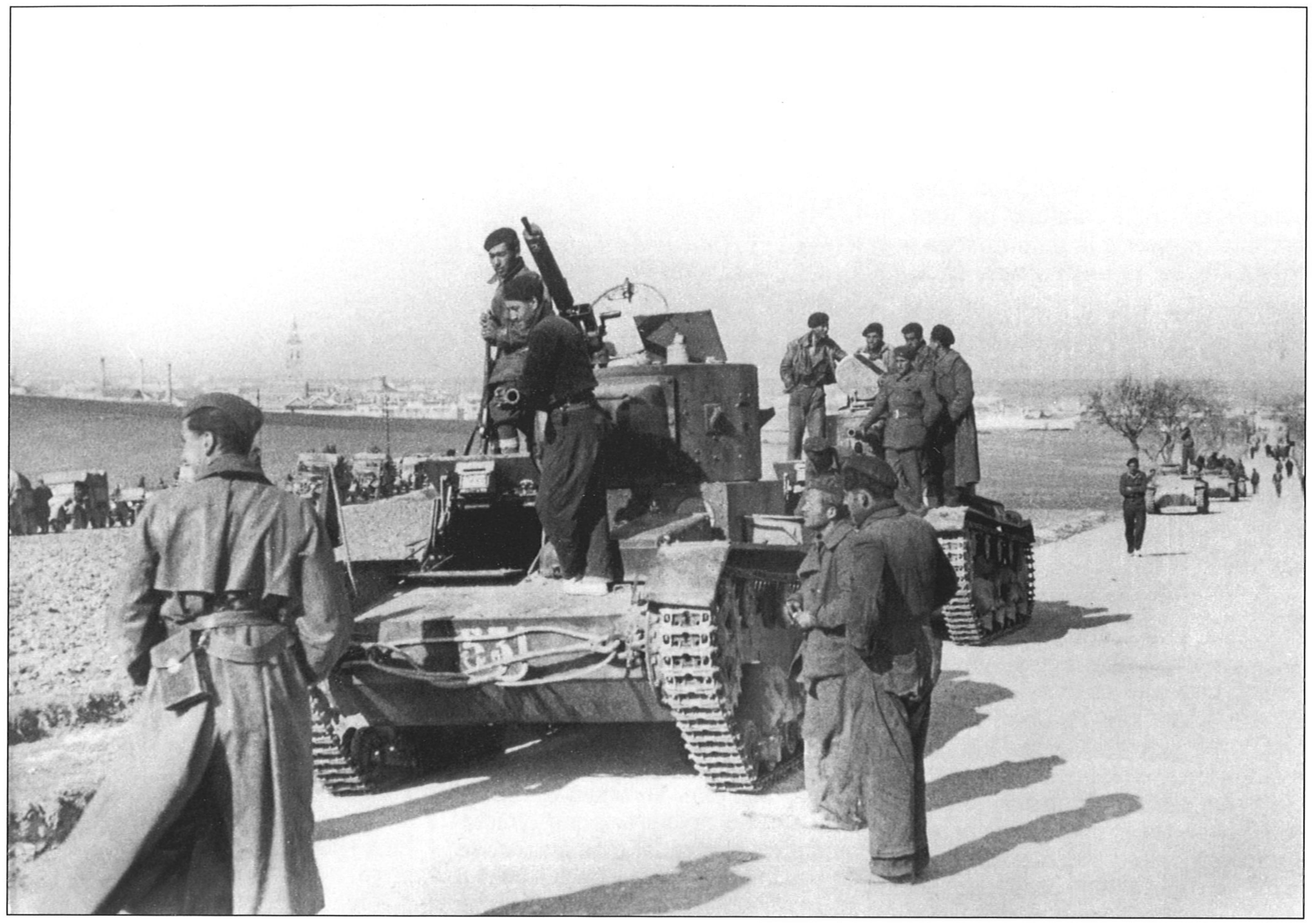


Los autoametralladoras-cañón BA.6 del Escuadrón Pesado de un Grupo de Carros Blindados del Ejército del Sur pasan, durante la parada, ante el Ayuntamiento de Valencia. (Archivo General de la Administración.)

medios actuaran agregados a las Columnas Ligeras 1.ª y 2.ª que el Ejército del Sur organizó –a las órdenes de los tenientes coroneles Écija y Álvarez de Rementería, respectivamente– para explotar el éxito en los dos sectores principales –Espiel y Peñarroya– de su ruptura.

Finalizada la guerra, todos los medios de la Agrupación de Carros de Combate de Ejército del Sur, incluida la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión –al completo ahora, tras reincorporársele al finalizar el mes de marzo la 3.ª Sección en Almadén de la Plata– participaron en el Desfile de la Victoria que se celebró en Sevilla el 17 de abril de 1939.

Posteriormente, los medios de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército del Sur se trasladaron a Valencia para tomar parte en el Desfile de celebración de la Victoria, que tuvo lugar en la capital del Turia el 5 de mayo de ese mismo año.

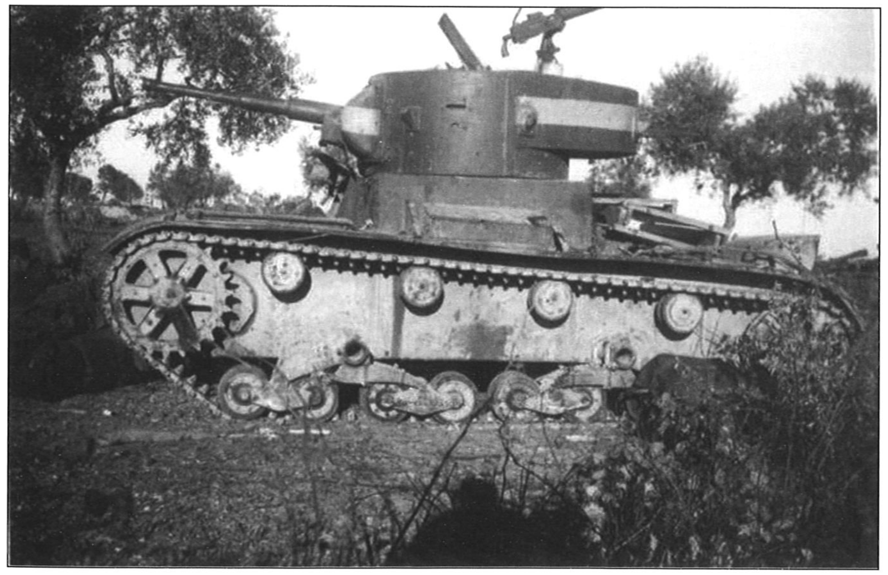


El T.26 n.º 1 de la 3.ª Sección de la 5.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión se prepara para tomar parte en la ruptura del frente de Toledo, en la ofensiva final de marzo de 1939. Curiosamente, monta sobre la torre, en posición antiaérea, una ametralladora Browning polaca Wz.30. (Bundesarchiv.)

El final de la guerra en los frentes del centro

Durante los últimos meses, los frentes en torno a la capital de España se mantuvieron en relativa calma, hasta el 13 de enero de 1939 en que el Ejército del Centro (coronel Segismundo Casado) ejecutó a petición del G.E.R.C. un fuerte ataque con el fin de atraer a las reservas nacionales e impedir su desplazamiento hacia Córdoba, donde estaba en pleno apogeo la ofensiva sobre Peñarroya, con la que debía coincidir en el tiempo.

La operación sería confiada a un Cuerpo de Ejército de Maniobra creado ex profeso para la ocasión, al mando del teniente coronel Barceló, con las Divisiones 14 y 65 –más la 2.ª de Asalto, en reserva–, un grupo de escuadrones de Caballería y la práctica totalidad de los medios blindados afectados al Ejército del Centro que, como veremos, no eran muy numerosos, toda vez que se había asignado la mayor parte de los disponibles a la ofensiva sobre Peñarroya. Estas fuerzas debían romper el frente nacional en Brunete para progresar después en dirección Villanueva de Perales-Sevilla la Nueva-Villamantilla-Navalcarnero; en realidad, era una segunda edición de la maniobra planeada en julio de 1937



La imagen de perfil del carro de la fotografía anterior nos permite apreciar con mayor detalle la Browning Wz.30 que monta en configuración antiaérea. Adviértase el vástago curvado que utilizaba como mira trasera para esta modalidad.

Los FT.17 encuadrados en la Compañía de Carros Renault prestaban servicio en muchas ocasiones en posiciones estáticas, como refuerzo de la línea defensiva de Madrid.

sobre Brunete, que ahora iba a ejecutarse con una cantidad de fuerzas muy inferior a la de entonces y contra un frente mucho más endurecido.

Los medios blindados que darían apoyo al C.E. de Maniobra pertenecían a la 2.ª Brigada de Ingenios Blindados y componían la denominada Agrupación Centro, al mando del mayor Bonifacio Marino López, con la 3.ª Compañía del 1.º Batallón de Carros T.26, la 3.ª Compañía del 2.º Batallón de Blindados y la Compañía de Carros Renault.

Merece la pena que nos detengamos en esta última unidad, que resulta un tanto curiosa. Hemos visto como los seis carros Renault FT.17[1] de que dispusieron las fuerzas gubernamentales en Madrid al estallar la guerra habían sido destruidos o capturados por los nacionales en su práctica totalidad durante los primeros meses de la contienda. Por tanto, la Compañía de Carros Renault existente en enero de 1939 sería forzosamente la recibida el 8 de noviembre de 1936, procedente de Polonia. No deja de resultar llamativo que, de los 16 carros que la componían, aún se hallaran 13 en estado de servicio en 1939 –todo un record– y ello a pesar de las numerosas fotografías que se conocen de carros Renault destruidos en escenarios perfectamente identificables, como la Casa de Campo o la Ciudad Universitaria, carros a los que debieron tomárseles fotos desde todos los ángulos imaginables.

Abajo: Carro Renault FT.17 patrullando en los alrededores de Madrid.

En resumen, la Compañía Renault, al mando del teniente –capitán accidental– Ramón Sánchez, disponía en enero de 1939 de 13 carros –seis armados con cañón de 37 mm. y siete con ametralladora– encuadrados en cuatro secciones (Ver detalle en cuadro adjunto). En cualquier caso, esta unidad no participaría directamente en el ataque, manteniendose agregadas sus secciones 3.ª y 4.ª a la 8.ª División –km. 25 de la Carretera de La Coruña–; la 2.ª a la 7.ª División –sector Puente de San Fernando–, y la 1.ª a la 4.ª División –sector Villaverde–.

Finalmente, en vista del fracaso de la operación, tampoco actuaría la Compañía de Blindados, que se mantuvo en reserva en el Congosto (carretera de Galapagar a Villalba) sin llegar a intervenir.

El ataque se inició el 13 de enero, tras una preparación de artillería que finalizó a las 08:45 h., encabezado por los Batallones 137 y 139 de la 35 Brigada de la 14 División, a los que debían dar apoyo los siete T.26 de las Secciones 1.ª y 2.ª de la 3.ª Compañía de Carros. La infantería se lanzó al asalto antes de que finalizara la preparación artillera, con lo que los carros avanzaron tras ella en lugar de precederla. Infantes y carros quedarían detenidos delante de las alambradas nacionales bajo un fuego abrumador de artillería y anticarros que desorganizó por completo el ataque. Se enviaron entonces en su ayuda los tres T.26 de la 3.ª Sección, encabezados por el carro n.º 53 en el que embarcó el jefe de la Agrupación, mayor Bonifacio Marino. El refuerzo no sirvió de nada; dicho carro 53 fue alcanzado por un disparo de artillería que le destruyó una cadena y los otros dos carros de la Sección –n.º 44 y n.º 46– fueron perforados por disparos de anticarros. El ataque fue suspendido para volver a repetirse al día siguiente, 14, sin apoyo blindado y aún con mayor timidez en su realización, con lo que obtuvo unos resultados tan negativos como los de la jornada anterior, dándose entonces por concluido definitivamente.

COMPAÑÍA DE CARROS RENAULT

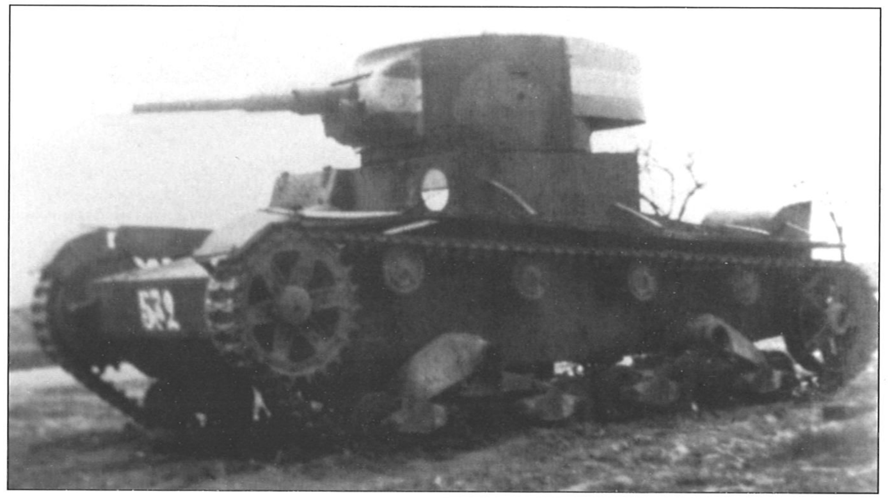
Mando.- Teniente –capitán accidental– Ramón Sánchez
Comisario.- Antonio Masia

1.ª Sección
Mando.- Cabo Gregorio López
Carros cañón.- N.º 1 y N.º 2
Carros ametralladora.- N.º 4

2.ª Sección
Mando.- Sargento Antonio Buergo del Pozo
Carros cañón.- N.º 5 y N.º 6
Carros ametralladora.- N.º 7 y N.º 8

3.ª y 4.ª Secciones
Mando conjunto.- Teniente Luis Gaviria
Carros cañón.- N.º 9 y N.º 10
Carros ametralladora.- N.º 3, N.º 11, N.º 12 y N.º 13

En 1939, la totalidad de los carros del Ejército del Norte nacional se hallaban encuadrados en una sola unidad –la Agrupación de Carros de Combate de la Legión– con dos batallones a tres compañías. La imagen nos muestra dos carros de la 6.ª Compañía: un T.26, de la 3.ª Sección, y un *Panzer* I *Ausf.* A, de la 1.ª.



Un T.26 más de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión. En este caso, pertenece a la 3.ª Sección de la 5.ª Compañía (círculo con la mitad superior amarilla y la inferior blanca); algo que nos prueba como, en los momentos finales de la guerra, todas las compañías eran mixtas de T.26 y *Panzer* I.

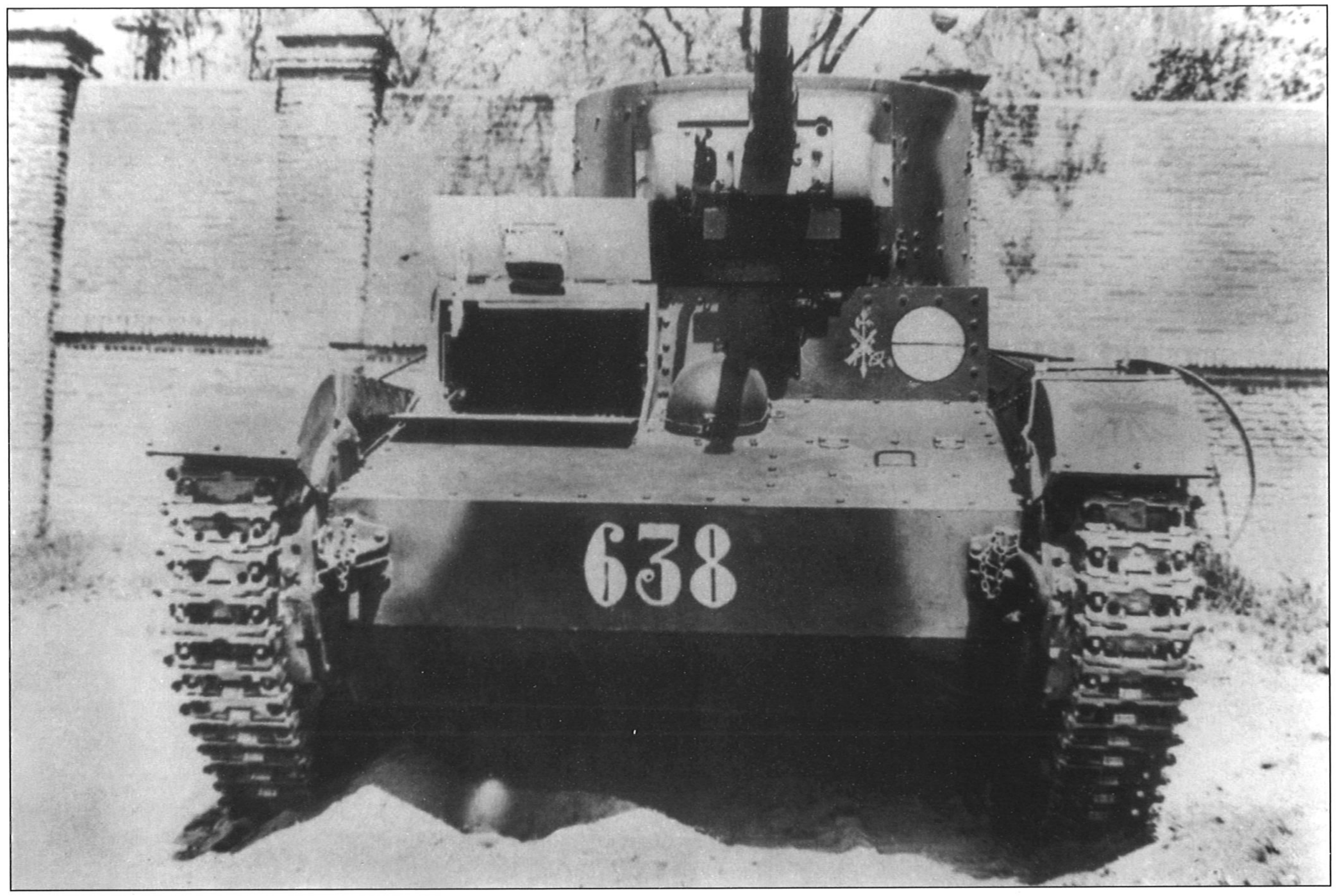
Tan sólo dos carros de la 3.ª Compañía no fueron alcanzados por el fuego enemigo, aunque resultaron dañados por averías mecánicas. El resultado de esta acción para la citada unidad fue el siguiente:

- Carros números 54, 57, 45 y 43, perforados por antitanques y abandonados entre líneas.
- Carro número 57 perforado por antitanques e incendiado. Abandonado entre líneas.
- Carro número 53 con una oruga rota por impacto de artillería, en las líneas propias.
- Carros números 44 y 46 perforados por antitanques, en las líneas propias.
- Carro número 42 con avería en el embrague.
- Carro número 47 con avería en el motor.

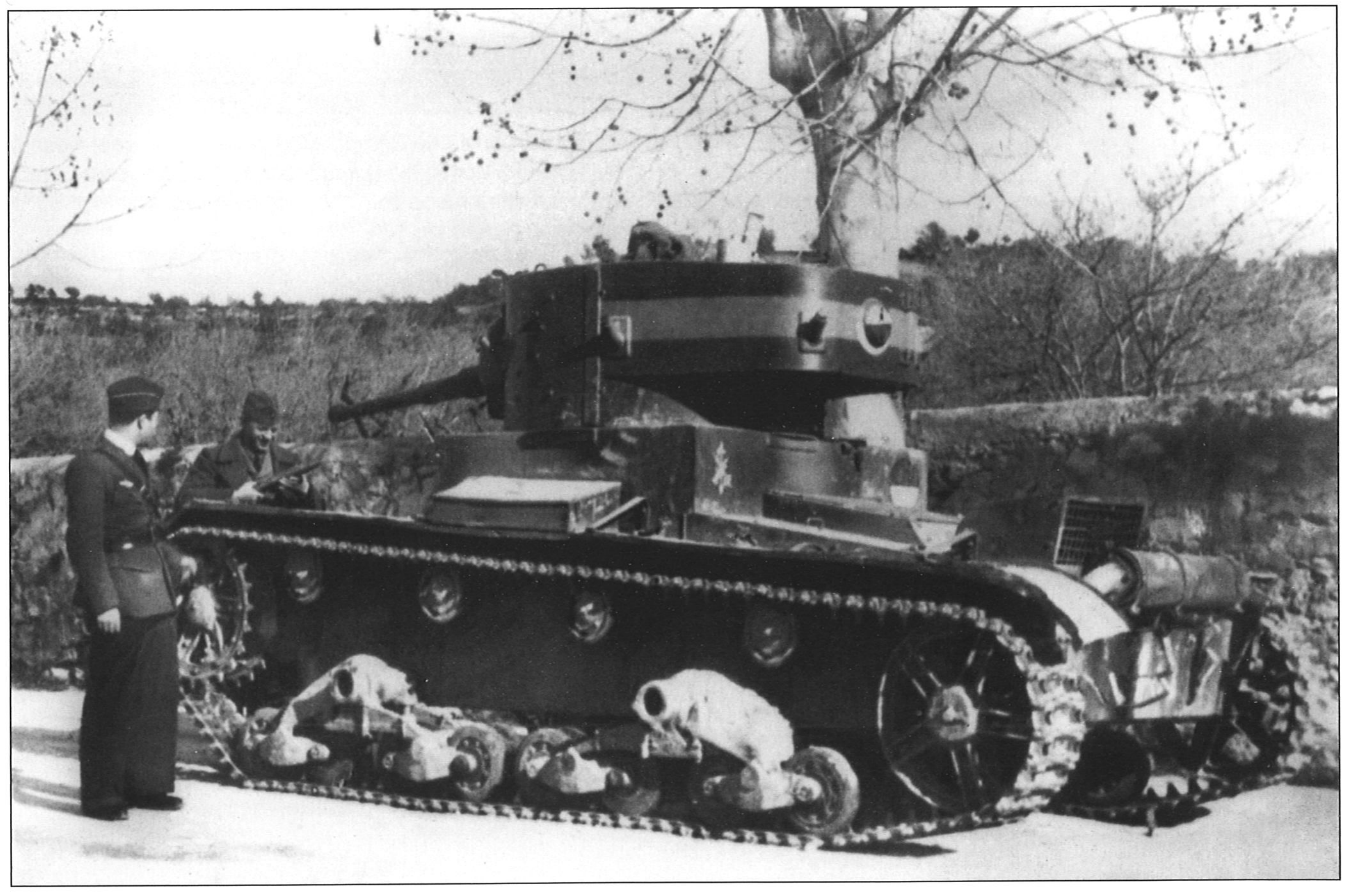
Carro T.26 de la 3.ª Sección de la 6.ª Compañía (círculo con las dos mitades blancas) de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión.

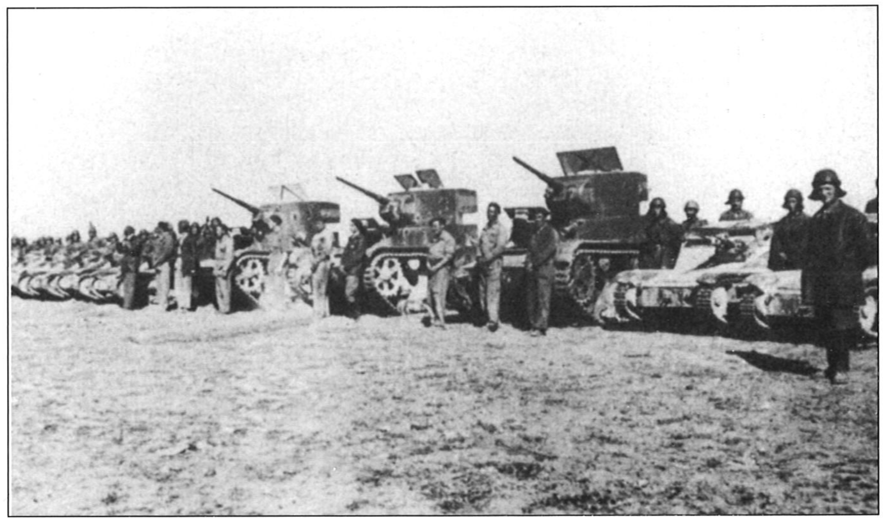
---

[1] Cinco del Rgto. de Carros N.º 1 y un sexto de la Escuela Central de Tiro.



Dos T.26 de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión llevando, como los anteriores, el emblema legionario. El de arriba es el carro n.º 8 de la 3.ª Sección de la 6.ª Compañía (ambos semicírculos blancos); el de abajo, objeto de interés de un par de militares de la Cóndor, pertenece a la 3.ª Sección de la 4.ª Compañía (semicírculo superior rojo e inferior blanco). (Juan Arráez Cerdá.)





El C.T.V. aspiró durante toda la contienda a disponer de carros/cañón con los que suplir el inapropiado armamento de sus *carri veloci*. En el último año de la guerra consiguió reunir una sección de T.26 capturados que aquí vemos integrada en una formación de su *Raggruppamento Carristi*.

El "parte" nacional se apuntó la inutilización de seis tanques.

La Compañía sufrió quince bajas:

Cinco muertos: Sargento Rafael Podadera Galán y soldados Jose Caballero Sandoval, Simón Díaz López, Isidoro Blay Alonso y Pedro Sorroche Gambeta.

Diez heridos: Capitán José Marcos Marcos y soldados Marcelino Marino Hidalgo, Manuel Palop Rubio, José María Linares Molina, Miguel Tárrega Ruizpérez, José Gallisoga Martínez, Asensio Núñez Gómez, Francisco Romero Pozo, Gabriel Gracia Murcia y Juan Ríos Mateos.

El resto del personal se pasó la noche del 14 al 15 tratando de recuperar los carros abandonados entre las dos líneas, consiguiéndolo con los carros n.º 43 y n.º 45, a cambio de perder el tractor de la Compañía, que quedó averiado, sin posibilidades de retirarlo, junto a los tres carros restantes.

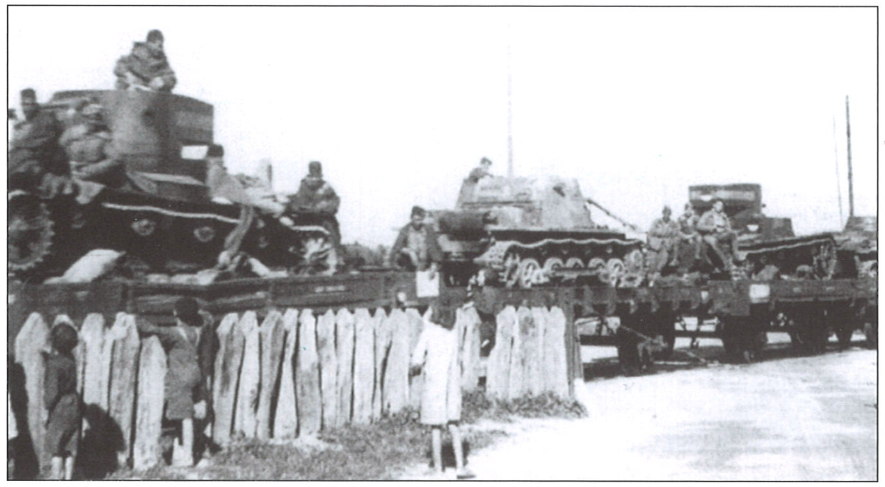
Ya no volverían a emplearse en combate los medios blindados del Ejército del Centro hasta el golpe del coronel Casado, el 5 de marzo. En principio, no se encontraban en Madrid más que algunos blindados Bilbao de las fuerzas de Seguridad y Asalto y la Compañía Renault. Esta última tenía sus Secciones 3.ª y 4.ª afectadas a la 8.ª División del 2.º C.E., División ésta que, al mando del mayor Guillermo Ascanio Moreno, fue una de las primeras unidades en alzarse contra el Consejo de Defensa y marchar sobre la capital, ocupando Fuencarral y Nuevos Ministerios y prosiguiendo su avance hacia el centro por el paseo de la Castellana. Por contra, se alineaban al lado de Casado las fuerzas de Asalto, cuyo jefe, coronel Armando Álvarez, se ponía al mando de las tropas que defendían en el interior de Madrid los enclaves controlados por el Consejo.

Igualmente grave fue el posicionamiento en contra de éste de la 300 División "de guerrilleros"[2], basada en Alcalá de Henares y no tanto por su número como por su acometividad y porque su jefe, el mayor Santiago Calvo, consiguió poner de su parte a la Base de Carros y Blindados, sita igualmente en Alcalá, en la

Abajo y derecha: Los FT.17 de la Compañía de Carros Renault, junto con los T.26 y algún Carro Bilbao superviviente, controlan el madrileño paseo de la Castellana, durante los encuentros provocados por la sublevación casadista.

---

[2] Aunque designada División, su orgánica no tenía nada que ver con la de una gran unidad convencional, ya que consistía en cuatro "brigadas" de 150 hombres cada una.



Finalizada la campaña de Cataluña, el Ejército del Norte, traslada la Agrupación de Carros de Combate de la Legión a los frentes del Centro. La imagen nos muestra un convoy ferroviario en el que vemos dos T.26 –el de la derecha con el símbolo táctico de la 3.ª Sección de la 4.ª Compañía del 2.º Batallón– y un *Panzerbefehlswagen* de mando.

Finca Vargas, sumando a sus fuerzas la compañía de blindados y la de T.26 allí presentes, con los que inicio su particular "marcha sobre Madrid", dejando algunos hombres y diez blindados[3] para la defensa de Alcalá. La columna Calvo cruzaría a media tarde el puente de San Fernando, sobre el Jarama, sobrepasando al anochecer la Alameda de Osuna, donde se encontraba la "Posición Jaca", Puesto de Mando del Ejército del Centro, y entrando en la capital por las Ventas hasta la plaza de Manuel Becerra. Pero a espaldas de esta unidad y en su misma dirección marchaba en ayuda de Casado el llamado Cuerpo de Ejército de Maniobra, constituido por el mayor Liberino González con fuerzas del IV C.E. (teniente coronel Cipriano Mera) extraídas del frente de Guadalajara y otras llegadas de distintas procedencias. Tras una serie de negociaciones Liberino atacaba y ocupaba el día 8 Alcalá de Henares con el apoyo del Tren Blindado Nº 7[4] –que mandaba el capitán Raimundo Escobar Caballé– y, al siguiente, sostenía un duro encuentro a orillas del Jarama con la retaguardia de la columna Calvo a la que derrotaba tomándole diez carros y cuatro blindados[5]. El forzamiento del puente de San Fernando fue encomendado al 2.º Batallón de la 127 Brigada[6] apoyado por "dos tanques pequeños" (¿dos blindados 3HC?) que fueron destruidos por el fuego antitanque que se les hizo desde el otro lado del puente. El día 10, las fuerzas de Liberino González, a las que se habían ido sumando unidades de muy diverso origen, entraban en Madrid y se recrudecían los combates dentro de la ciudad en medio de una gran confusión, pero con clara tendencia a favor de los casadistas, que terminarían con sus opositores el día 12 con el asalto a los edificios de los Nuevos Ministerios.

Ha comenzado la concentración de medios del Ejército del Norte en torno a la capital de España con vistas a la ofensiva final. En la imagen, *carri veloci*. del C.T.V. y vehículos de la Legión Cóndor.

Como es de sobra sabido, las conversaciones con el Gobierno de Burgos entabladas por el Consejo de Defensa, que ahora regía el territorio bajo control republicano, para obetener una paz negociada no prosperaron y finalmente el Ejército nacional emprendió una gran ofensiva –la "Ofensiva de la Victoria"– para acabar definitivamente con la guerra. Ya hemos visto como se desarrolló dicha ofensiva en el frente de Andalucía, pero esta operación estaba combinada con otras dos rupturas, en los frentes de Toledo y Guadalajara, que conformaban así una grandiosa maniobra conjunta.

El día 20 de enero, la Agrupación de Carros de Combate de la Legión se había hecho cargo en Lérida de 20 carros *Panzer* I *Ausf.* A, último envío de este material efectuado desde Alemania con el que completaban los 122 *Panzerkampfwagen* suministrados en total al Ejército nacional durante la guerra. Con este material fue reorganizada la 6.ª Compañía de la Agrupación que dispuso, así, de 12 *Panzer* I de los recientemente llegados y 5 T.26 capturados a los republicanos[7], quedando convertida en una compañía mixta, al igual que las restantes de la Agrupación, como ya se ha comentado en el capítulo anterior. Los restantes carros recibidos se emplearon para cubrir bajas y crear una reserva en los Batallones, aunque en la práctica acabaron por pasar a las Compañías, llegando a tener algunas de ellas secciones con 7 u 8 carros.

---

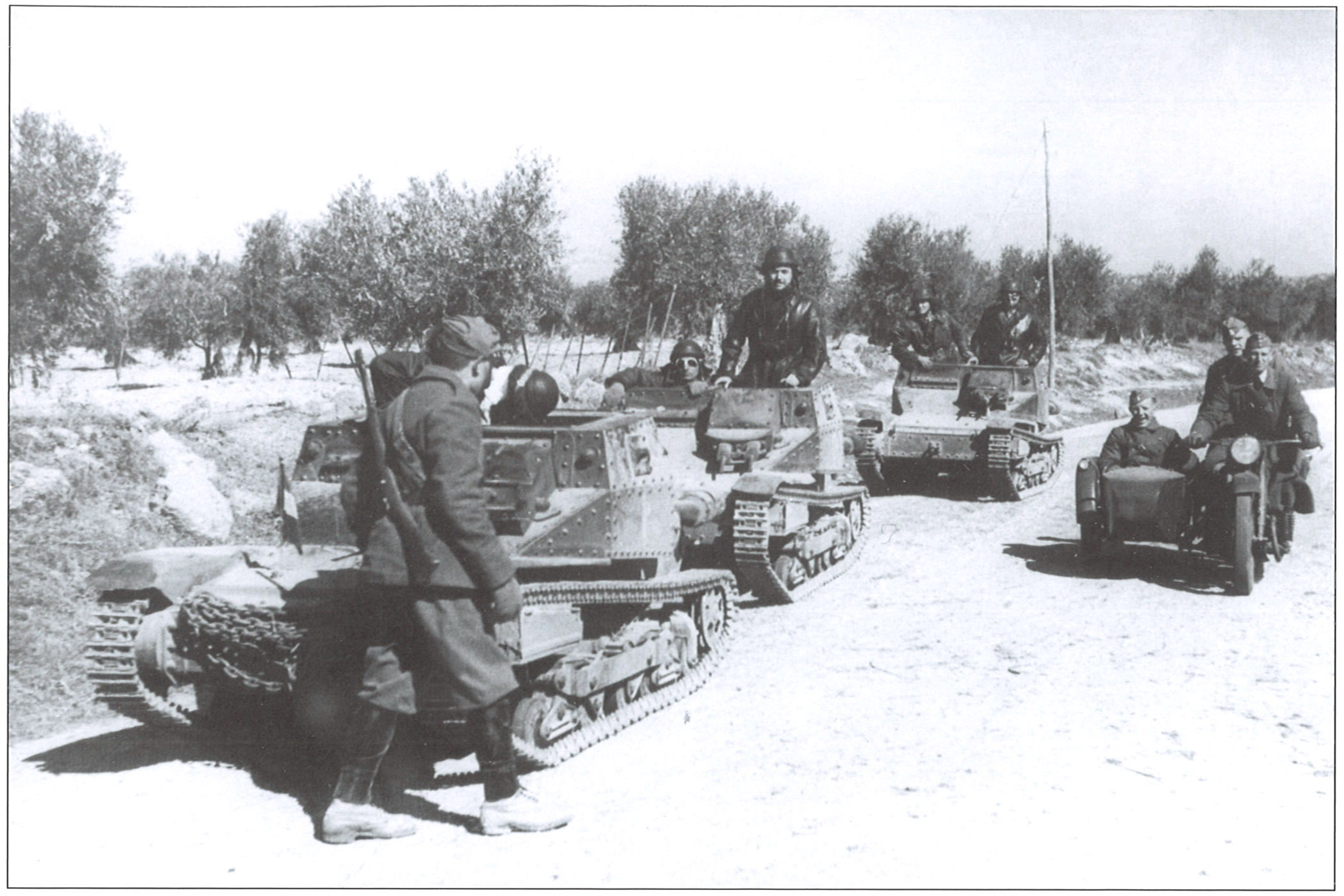
[3] Informe de Liberino González transcrito por Luis Romero en «**El Final de la Guerra**», pág. 330.

[4] Del 2.º Batallón de la 4.ª Brigada de Ingenios Blindados.

[5] Informe de Liberino González ya citado, pág. 331.

[6] Testimonio, recogido igualmente por Luis Romero, del jefe de dicho Batallón, mayor Germán Riera Condal. La 127 Brigada procedía del Ejército de Extremadura.

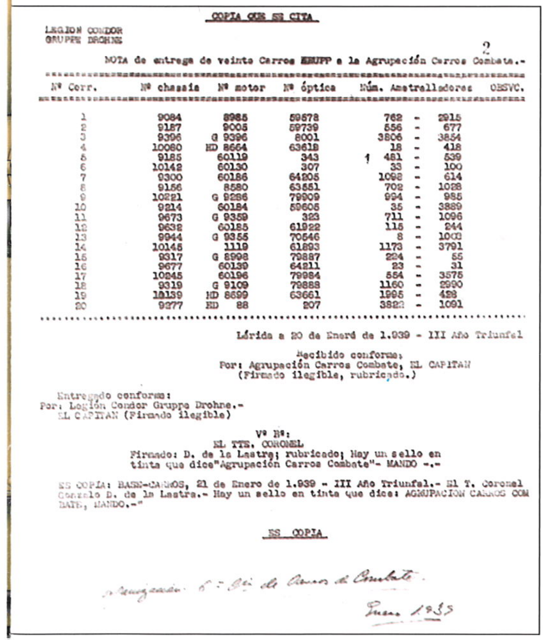
[7] A.G.M. – D.N. – L. 314 – C. 50.



Una motocicleta BMW R.12 de la Legión Cóndor adelanta una formación de *carri veloci* durante las operaciones de la ruptura final en la cabeza de puente al sur de Toledo, que tuvo lugar el 27 de marzo de 1939. (Bundesarchiv.)

Para cooperar a la ruptura en el frente de Toledo fue designado el 2.º Batallón de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión (Ejército del Norte), con sus Compañías 4.ª, 5.ª y 6.ª , y todos los medios blindados del C.T.V. que por esa época disponía de tres batallones a dos compañías, un Batallón Mixto en el que, entre otras unidades, se alineaba una compañía con 9 carros, que incluía una sección de T.26, y un Batallón Motomecanizado, con una compañía de blindados que encuadraba los seis Lancia I.Z. I y II supervivientes y varios blindados 3HC y BC, tomados a los republicanos, y una compañía de motoametralladoras. Además, el *Raggruppamento Carristi* fue reforzado con la 3.ª Sección de la 3.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión; única de las secciones de dicha compañía que no había sido enviada a Andalucía.

La 4.ª Compañía, en realidad, quedó en reserva en Camarena, al norte de Toledo, mientras la 5.ª y la 6.ª Compañías se repartían entre las Divisiones 1 y 82 del C.E. del Mestrazgo y la 4.ª del Cuerpo de Ejército de Navarra con las que rompían el frente el 27 de marzo, ocupando los pueblos de Argés, Lagos Ajofrín, Chueca y Mora y, el 28, Tembleque. El día 29 la 5.ª Compañía entraba en Corral de Almaguer y proseguía hacia Quintanar de la Orden, que alcanzaba el dìa 31, mientras la 6.ª se orientaba hacia Puerto Lápice y Manzanares (Ciudad Real), donde terminaba el mes y la guerra.



COPIA QUE SE CITA

LEGION CONDOR
GRUPPE DROHNE

2

NOTA de entrega de veinte Carros KRUPP a la Agrupación Carros Combate.-

Nº Corr.	Nº chassis	Nº motor	Nº óptica	Núm. Ametralladores	OBSVC.
1	9084	8985	59578	762 - 2915	
2	9187	9005	59739	556 - 677	
3	9396	G 9396	8001	3806 - 3854	
4	10080	HD 8664	63618	18 - 418	
5	9185	60119	343	481 - 539	
6	10142	60130	307	33 - 100	
7	9300	60186	64205	1098 - 614	
8	9156	8580	63551	702 - 1028	
9	10221	G 9286	79909	994 - 985	
10	9214	60184	59605	35 - 3889	
11	9673	G 9359	323	711 - 1096	
12	9632	60185	61922	115 - 244	
13	9944	G 9355	70546	8 - 1003	
14	10145	1119	61893	1173 - 3791	
15	9317	G 8998	79887	224 - 55	
16	9677	60139	64211	23 - 31	
17	10245	60196	79984	554 - 3575	
18	9319	G 9109	79888	1160 - 2990	
19	10139	HD 8699	63661	1995 - 428	
20	9277	HD 88	207	3822 - 1091	

Lérida a 20 de Enero de 1.939 - III Año Triunfal

Recibido conforme,
Por: Agrupación Carros Combate, EL CAPITAN
(Firmado ilegible, rubricado.)

Entregado conforme:
Por: Legión Condor Gruppe Drohne.-
EL CAPITAN (Firmado ilegible)

Vº Bº:
EL TTE. CORONEL
Firmado: D. de la Lastra; rubricado; Hay un sello en tinta que dice"Agrupación Carros Combate"- MANDO -.-

ES COPIA: BASE-CARROS, 21 de Enero de 1.939 - III Año Triunfal.- El T. Coronel Gonzalo D. de la Lastra.- Hay un sello en tinta que dice: AGRUPACION CARROS COMBATE, MANDO.-"

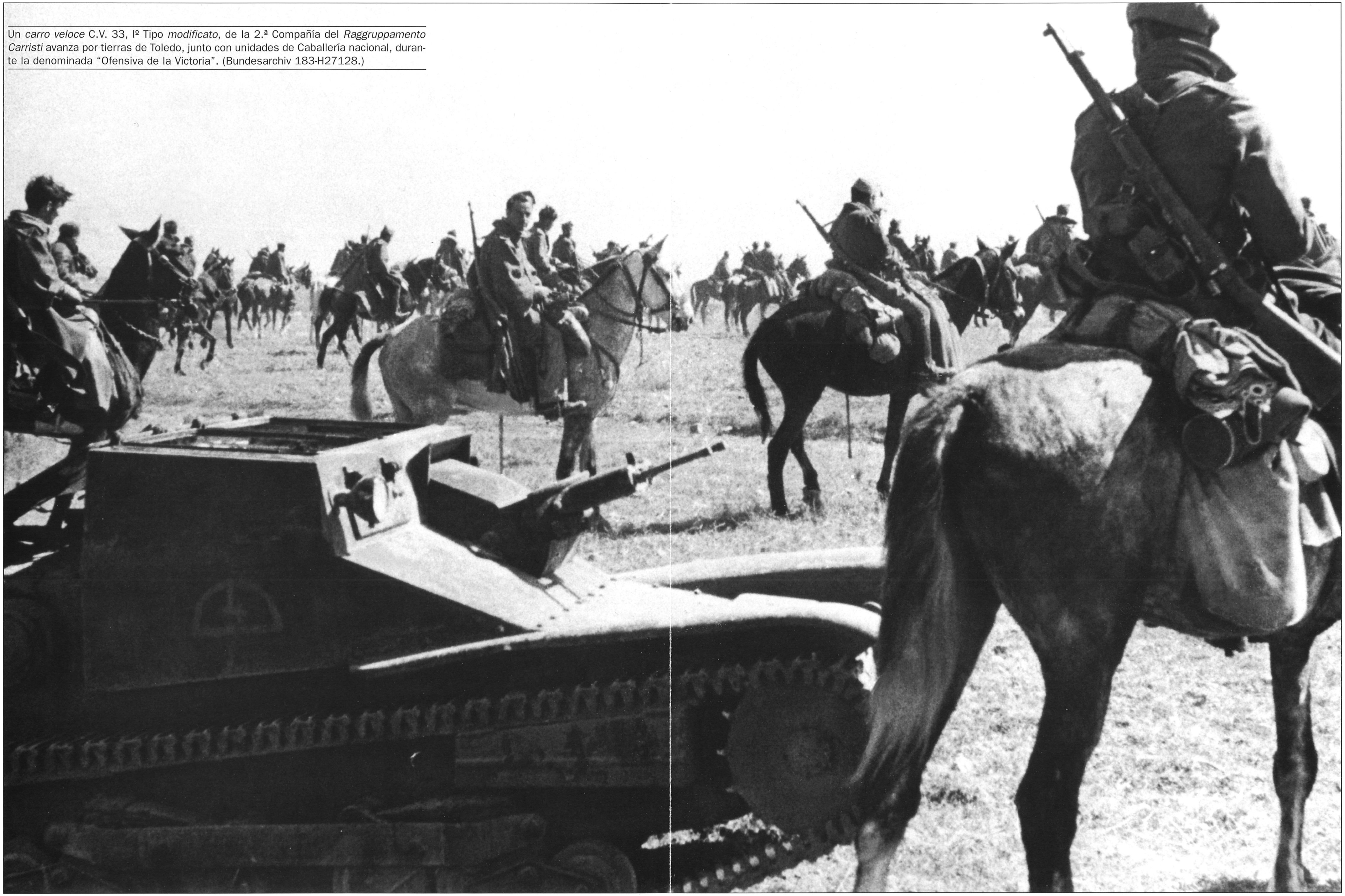
ES COPIA

Agrupación 6.ª Cía de Carros de Combate

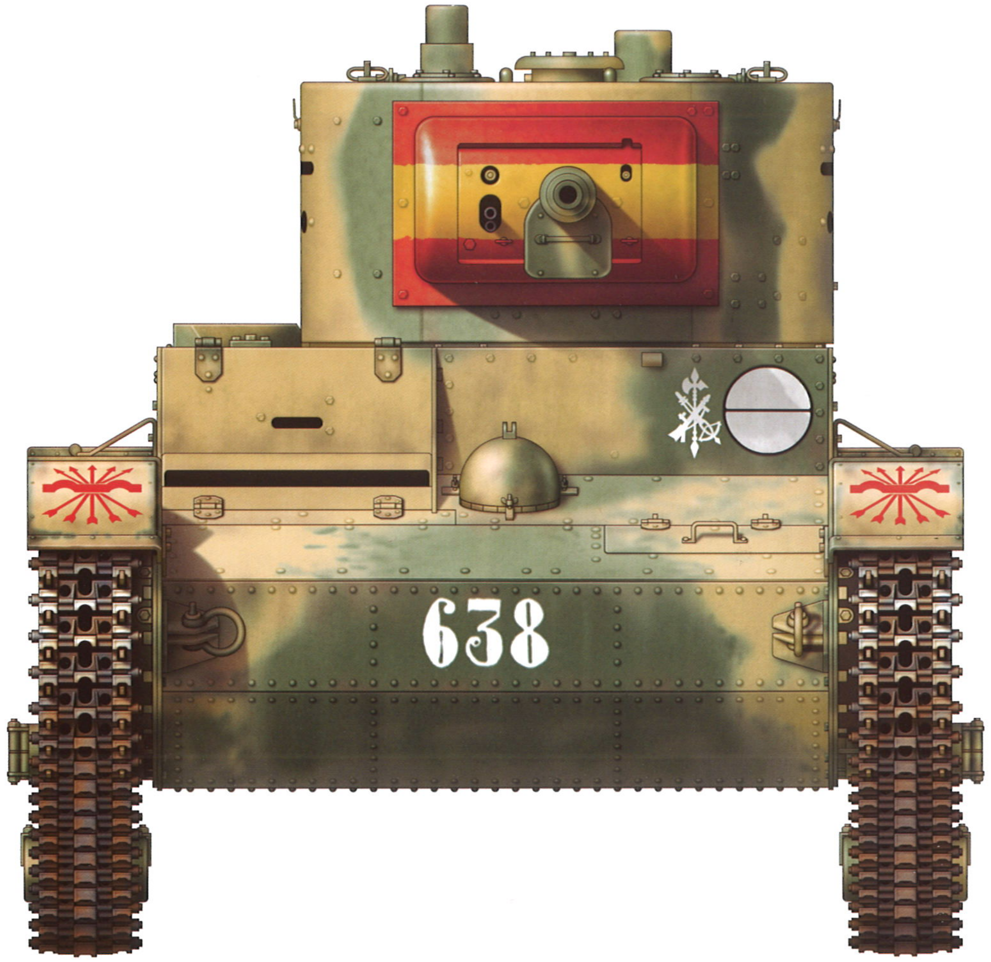
Enero 1939

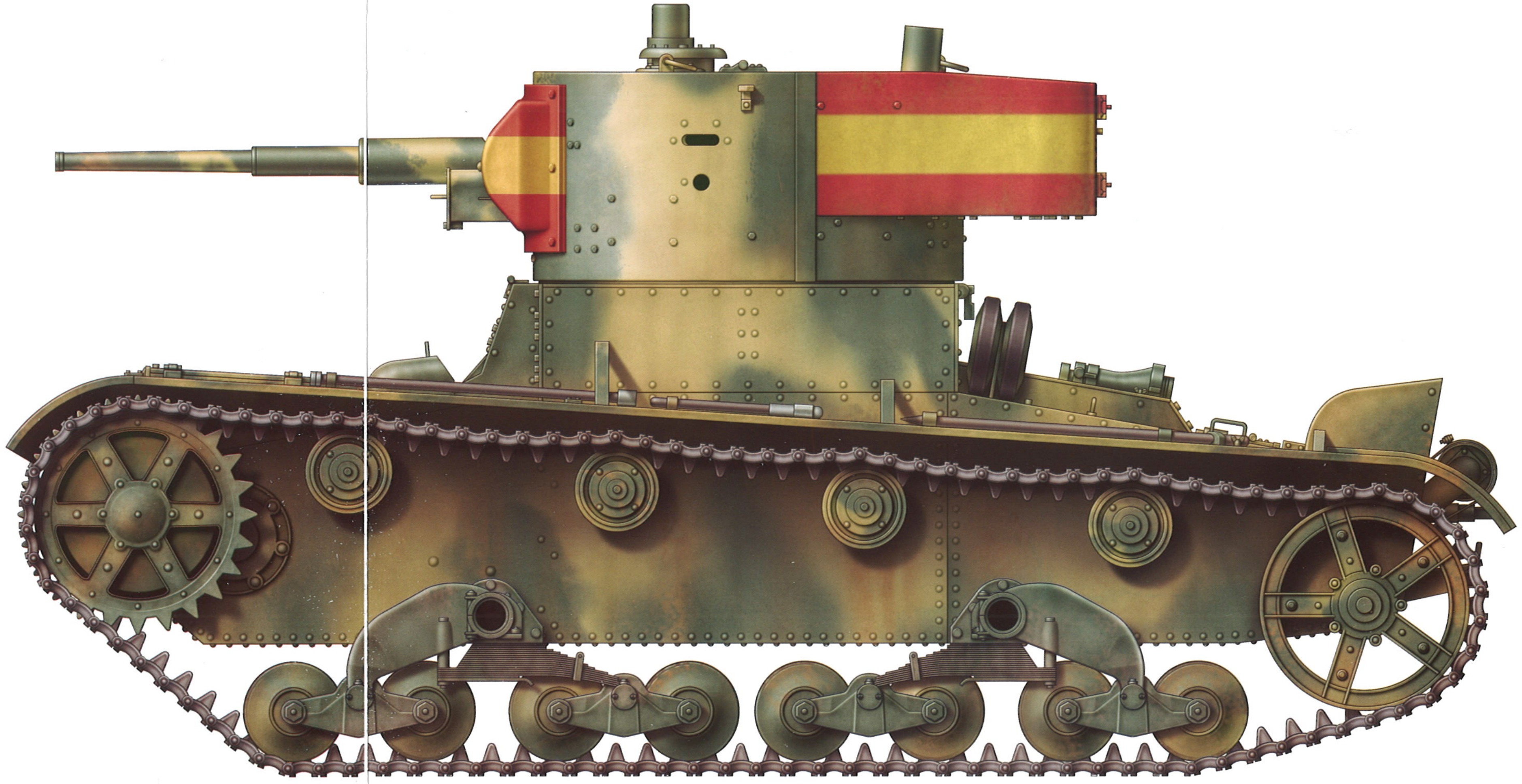
Documentación de entrega de los últimos veinte carros *Panzer* I suministrados por Alemania al Ejército Nacional.

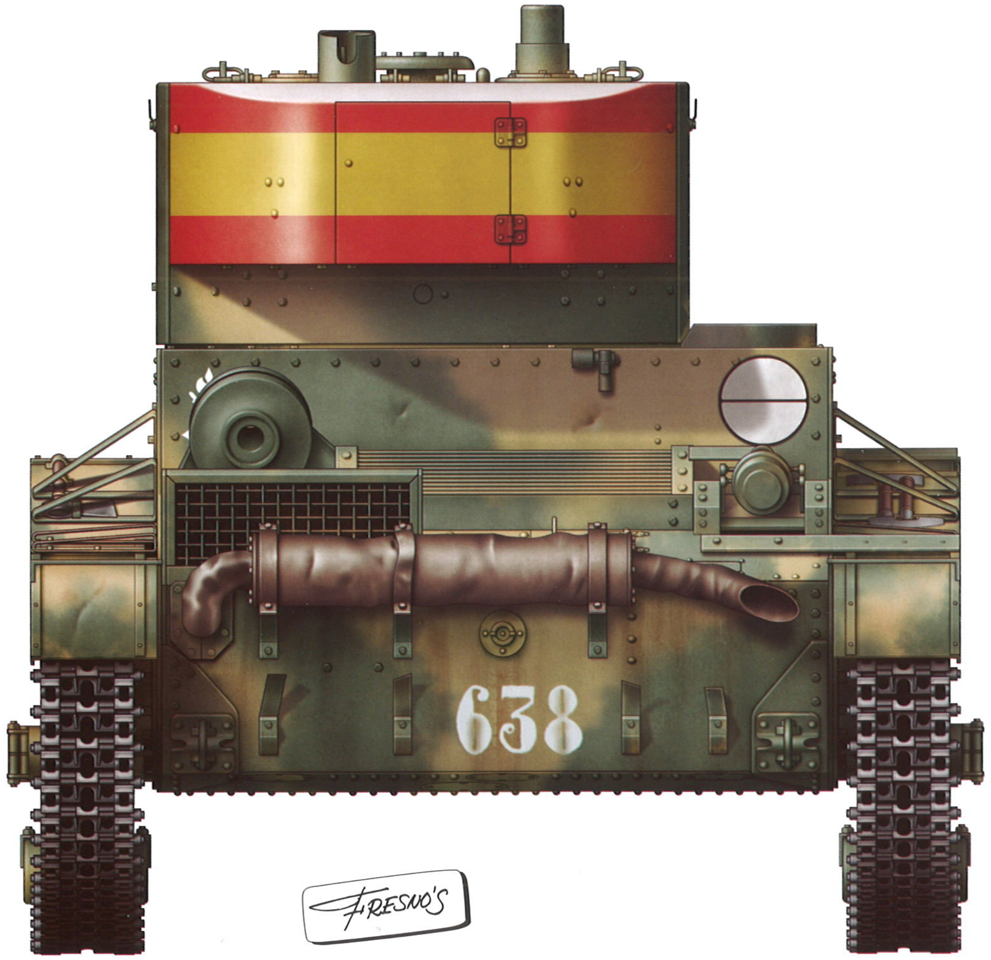
El C.T.V., que comenzaba su avance –como los anteriores–, desde la cabeza de puente al Sur de Toledo, tenía un especial empeño en entrar en Guadalajara antes que nadie, como un desquite a su fracasado intento por tomarla en marzo 1937. Así, orientó su progresión hacia Aranjuez, que ocupaba al día siguiente, 28, tras lo cual organizó una columna *"celere"*, al mando del coronel Manildo, de la que formaba parte un compañía de carros; mas como vieran que no iban a llegar a la capital alcarreña antes que el Cuerpo de Ejército de Urgel, que se había puesto en marcha ese mismo día 28, destacó cuatro camiones a las órdenes del capitán Antonio Nanni que entraron en Guadalajara el día 29, adelantándose unas horas a los carros de su propia columna y a la División 62, que confluyó igualmente sobre Guadalajara. La 3.ª Sección de la 3.ª Compañía, agregada al C.T.V., progresó a través de los pueblos de Almonacid y Yepes el día 27, sufriendo la

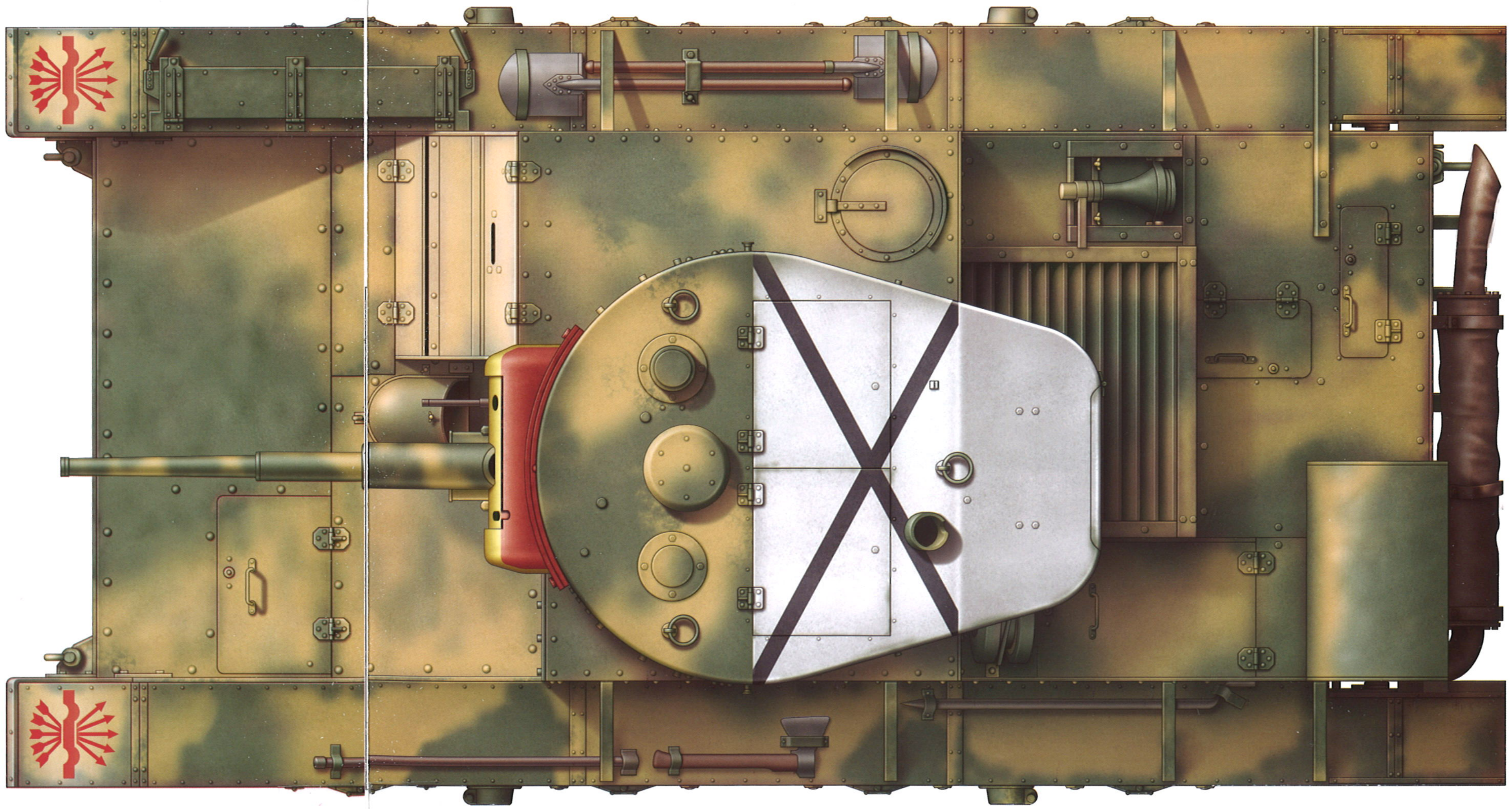


Un *carro veloce* C.V. 33, Iº Tipo *modificato*, de la 2.ª Compañía del *Raggruppamento Carristi* avanza por tierras de Toledo, junto con unidades de Caballería nacional, durante la denominada "Ofensiva de la Victoria". (Bundesarchiv 183-H27128.)

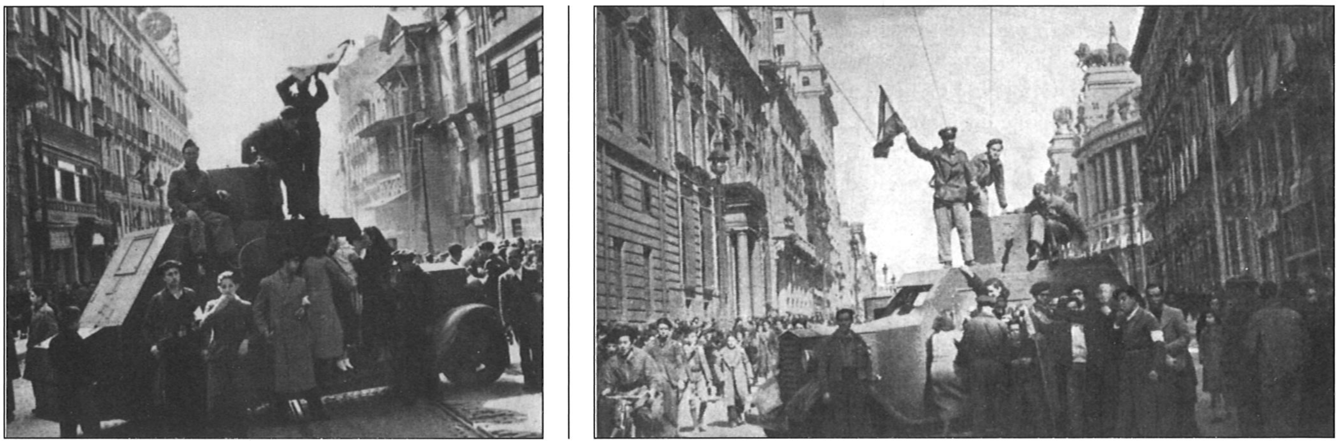








Fresno's



El 28 de marzo de 1939 entraban en Madrid las tropas nacionales. Un grupo de entusiastas ondea una bandera sobre un "carro Bilbao" en la calle de Alcalá. El ambiente que refleja la imagen recuerda extraordinariamente al de otras fotografías tomadas el 20 de julio de 1936 ya que, al ser en blanco y negro, ni siquiera permite distinguir los colores de la enseña. La guerra terminaría cuatro días más tarde.

baja de un T.26 –el número 335– por avería en el embrague; Noblejas, Villarubia de Santiago y Tarancón, ya en la provincia de Cuenca, el 28, con baja de otro T.26 –el 334– por avería en el motor, y Albalate de Zorita y Pastrana en la provincia de Guadalajara, llegando a las proximidades de su capital, el 29. En esta última fecha tuvo la Agrupación de Carros de Combate de la Legión su última baja mortal en la persona del soldado Benito Labarga Ortega, del 1.er Batallón, aunque no puedo precisar si tal baja se produjo en los frentes del Centro o en las dos secciones de dicho Batallón, que operaban en Andalucía.

Como se ha dicho, el frente nacional de la Alcarria inició su avance el día 28 de marzo llevando el C.E. de Urgel las Compañías 1.ª y 2.ª de la Agrupación de Carros agregadas respectivamente a las Divisiones 62 y 150. La 1.ª Compañía entraría en Guadalajara el día 29 con la 62 División y, posteriormente, en Alcalá de Henares. La 2.ª Compañía progresó el 28 hasta Masegoso, pasando a Brihuega asignada a la 61 División, con la que marchó el 29 hasta Almunia, mientras una de sus secciones llegaba a Loranca del Campo, en Cuenca. Lo demás ya no sería sino recoger los frutos de la victoria que el "parte" del Cuartel General del Generalísimo sancionaba oficialmente el 1 de abril.

Frente de Madrid; abril de 1939. La guerra ha terminado. Los restos de los carros soviéticos que combatieron en ella siembran los escenarios de los diferentes campos de batalla.

"... *Y os cubrirá la tierra, la lluvia, las hormigas,*
la alondra de los cielos, las campesinas flores.
Y mientras vuestra herrumbre retorna a ser paisaje
vuelve a llenar de Santos, Castilla, su horizonte".

«**Poema de Antigüedad de España** (**Un tanque ruso en Castilla**)». Agustín de Foxá.